



A estratégia das “Superilles” em Barcelona, Espanha: planejamento centrado nas pessoas

 Geise Brizotti Pasquotto e  Rosio Fernández Baca Salcedo²

¹ Doutora. Pós-Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo no Programa de Pós-Graduação da Universidade Estadual Júlio de Mesquita Filho – FAAC/UNESP. Bauru, São Paulo, Brasil.

geise.pasquotto@unesp.br

² Doutora. Professora Associada na Universidade Estadual Júlio de Mesquita Filho e Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – FAAC/UNESP.

Bauru, São Paulo, Brasil. rosio.fb.salcedo@unesp.br

Notas dos autores

Os autores não tem conflitos de interesses a declarar.

A correspondência referente a este artigo deve ser dirigida a Geise Brizotti Pasquotto, que agradece à Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (UNESP), que, por meio da bolsa de pós-doutorado (PROPG/PROPe - Edital 05/2022), possibilitou o estágio internacional em Barcelona na Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), permitindo várias pesquisas sobre políticas públicas e recursos urbanos utilizados na cidade

Cite as - American Psychological Association (APA)

Pasquotto, G. B., & Baca Salcedo, R. F. (2024). A estratégia das “Superilles” em Barcelona, Espanha:

planejamento centrado nas pessoas. *J. Environ. Manag. & Sust.*, 13(1), 1-33, e25795.

<https://doi.org/10.5585/2024.25795>





Resumo

Objetivo do Estudo: Apresentar e investigar os impactos de uma estratégia inovadora denominada *superilla*, implantada na cidade de Barcelona (Espanha).

Metodologia: A pesquisa está dividida em duas etapas: i) Exploração teórica do conceito de *superilla* e de seus princípios sustentáveis (prioridade dos pedestres, diminuição do tráfego de veículos, mobilidade urbana, criação de espaços livres e áreas verdes, mobiliário urbano, diminuição da poluição do ar, entre outros) e ii) Análise dos impactos da *superilla* implantados na cidade de Barcelona, por meio dos estudos de caso: PobleNou e Sant Antoni.

Originalidade/Relevância: Ainda que a estratégia das *superilles* em Barcelona representem um marco para a sustentabilidade, há uma escassez de discussões sobre o assunto no contexto brasileiro.

Principais Resultados: O estudo delineou as fases de implantação das *superilles* e ressaltou seis pontos-chave da intervenção, como: i) hierarquia modal; ii) questão regional, iii) articulação entre projetos; iv) participação popular, v) modelo exportável e vi) renaturalização da cidade.

Contribuições: Esta pesquisa tem como foco investigar os processos ocorridos na intervenção urbana das *superilles* tornando seu entendimento mais aprofundado e divulgando tal processo no Brasil, de forma a contribuir para a divulgação de novas estratégias urbanas.

Palavra-Chave: superilla, Barcelona, mobilidade, espaços livres, políticas públicas

The “Superilles” strategy in Barcelona, Spain: people-centered planning

Summary

Objective of the Study: Present and investigate the impacts of an innovative strategy called *superilla*, implemented in Barcelona city (Spain).

Methodology: The research is divided into two stages: i) Theoretical exploration of the *superilla* concept and its sustainable principles (pedestrian priority, reduction in vehicle traffic, urban mobility, creation of open spaces and green areas, urban furniture, reduction of air pollution,





among others) and ii) Impacts analysis of the superilla implemented in Barcelona, through case studies: PobleNou and Sant Antoní.

Originality/Relevance: Although the superilles strategy in Barcelona represents a milestone for sustainability, there is a scarcity of discussions on the subject in the Brazilian context.

Main Results: The study outlined the implementation phases of the superilles and highlighted six key points of the intervention, such as: i) modal hierarchy; ii) regional issue, iii) coordination between projects; iv) popular participation, v) exportable model and vi) renaturalization of the city.

Contributions: This research focuses on investigating the processes occurring in the urban intervention of superilles, making their understanding more in-depth and disseminating this process in Brazil, in order to contribute to the new urban strategies dissemination.

Keywords: superblock, Barcelona, mobility, open spaces, public policies

La estrategia Superilles en Barcelona, España: planificación centrada en las personas.

Resumen

Objetivo del Estudio: Presentar e investigar los impactos de una estrategia innovadora denominada superilla, implementada en la ciudad de Barcelona (España).

Metodología: La investigación se divide en dos etapas: i) Exploración teórica del concepto de superilla y sus principios sostenibles (prioridad peatonal, reducción del tráfico de vehículos, movilidad urbana, creación de espacios abiertos y zonas verdes, mobiliario urbano, reducción de la contaminación del aire, entre otros) y ii) Análisis de los impactos de la superilla implementada en la ciudad de Barcelona, a través de estudios de caso: PobleNou y Sant Antoní.

Originalidad/Relevancia: Aunque la estrategia Superilles en Barcelona representa un hito para la sostenibilidad, hay escasez de debates sobre el tema en el contexto brasileño.



Resultados principais: El estudio describió las fases de implementación de las superilles y destacó seis puntos clave de la intervención, tales como: i) jerarquía modal; ii) cuestión regional, iii) coordinación entre proyectos; iv) participación popular, v) modelo exportable y vi) renaturalización de la ciudad.

Contribuciones: Esta investigación se centra en investigar los procesos que ocurren en la intervención urbana de las superilles, profundizar su comprensión y difundir ese proceso en Brasil, con el fin de contribuir a la difusión de nuevas estrategias urbanas.

Palabras clave: superilla, Barcelona, movilidad, espacios abiertos, políticas públicas

Introdução

Cada vez mais a população habita as cidades, consumindo mais energia e respondem pela emissão global de CO₂. Os gases contaminantes tem sido um dos maiores problemas que exige dos governos públicos políticas e projetos urbanos sustentáveis.

Segundo Leite (2012) a cidade sustentável deve atender aos objetivos sociais, ambientais, políticos e culturais, assim como aos objetivos econômicos e físicos de seus cidadãos. Ainda, a cidade sustentável deve atuar segundo um modelo de desenvolvimento urbano eficiente, que equilibre os recursos necessários para seu funcionamento, tanto nos insumos de entrada (terra urbana e recursos naturais, energia, água, alimentos, etc.) e nas fontes de saída (resíduos, esgoto, poluição, etc.)

A contaminação do ar não só prejudica a saúde dos habitantes, como também contribui com o aquecimento global. Portanto, a luta contra a mudança climática e a melhoria da qualidade do ar tem se convertido num dos eixos da ação dos governos.

Para criar cidades sustentáveis é crucial a adoção de uma abordagem integrada que leve em consideração diversos critérios fundamentais. Esses critérios são baseados em princípios multidimensionais que visam equilibrar o desenvolvimento urbano, a preservação ambiental e a melhoria da qualidade de vida dos habitantes (Newman & Jennings, 2008).





Entre os critérios para combater a poluição do ar nas cidades estão: i) o planejamento urbano integrado, ii) governança local, iii) promoção da mobilidade sustentável, iv) mudanças de comportamento e atitudes, v) eficiência energética, vi) gestão de resíduos, vii) preservação das áreas verdes, viii) inclusão social e a participação comunitária.

O planejamento urbano integrado é um elemento essencial para a sustentabilidade urbana, enfatizando a eficiência no uso do espaço e a conectividade entre diferentes partes da cidade (Barros, 2017). Esse tipo de planejamento abrange uma diversificação das zonas urbanas, priorizando áreas verdes e garantindo a acessibilidade a todos os serviços essenciais.

A governança local é muito importante para que as ações de sustentabilidade aconteçam. Embora as necessidades urbanas devam ser entendidas de “baixo para cima”, é importante que o poder público tenha interesse nas ações para que tais intervenções realmente se concretizem. Segundo Leite (2012), renovações de sucesso nas cidades possuem dois fatores essenciais para o sucesso das transformações: i) Planejamento e gestão eficientes, contínuos e de longo prazo e ii) Implementação de agências de redensolvimento urbano-econômico específicos.

A promoção da mobilidade sustentável é um dos pilares das cidades sustentáveis, incentivando o uso de transporte público eficiente, a criação de infraestruturas para pedestres e ciclistas, reduzindo assim a dependência de veículos motorizados e mitigando a poluição do ar.

Outra questão é a mudança de comportamento e atitudes da população. Ela deve ocorrer paralelamente às ações urbanas sustentáveis. Não adianta obrigar a população a diminuir o uso do automóvel se a cidade não proporciona uma rede de transportes públicos eficientes. No entanto, a população deve apoiar ações sustentáveis, muitas vezes que vão em oposição aos costumes comumente compreendidos como tradicionais.

Outro critério crucial é a eficiência energética e a transição para fontes renováveis. Cidades sustentáveis buscam reduzir o consumo de energia por meio de edifícios eficientes e



sistemas de iluminação pública econômicos, enquanto promovem a adoção de energias limpas, como solar e eólica (Deakin & Allwinkle, 2007).

A gestão de resíduos e a promoção da reciclagem são aspectos centrais na construção de cidades sustentáveis, visando reduzir o desperdício e promover a reutilização de materiais. Estratégias eficazes de gestão de resíduos são fundamentais para minimizar o impacto ambiental e fomentar uma economia circular.

A preservação de áreas verdes, a promoção da biodiversidade e o cuidado com os espaços naturais são igualmente importantes para a sustentabilidade urbana. Esses elementos não só contribuem para a saúde ambiental da cidade, mas também oferecem locais de lazer e convívio social (Bolund & Hunhammar, 1999).

Além disso, a inclusão social e a participação comunitária são consideradas fundamentais para o desenvolvimento sustentável das cidades. A participação ativa dos cidadãos nas decisões urbanas garante equidade, acessibilidade a serviços básicos e promove uma cidade mais inclusiva.

Em Barcelona, segundo informe da qualidade do ar da Agência de Saúde Pública de Barcelona (2022), os níveis médios anuais de poluentes atmosféricos durante 2021 foram semelhantes aos de 2020 e inferiores aos de antes da pandemia. Em todas as estações de medida, as médias anuais de NO₂, PM10 e PM2,5 durante 2021 permaneceram abaixo dos níveis máximos legais estabelecidos pela União Europeia, mas muito acima dos níveis orientadores de proteção da saúde estabelecidos pela Organização Mundial da Saúde (OMS). Em 2021, a exposição média da população da cidade foi de 13 µg/m³ para PM2,5 e 27 µg/m³ para NO₂. Estes valores são quase os mesmos de 2020, e 23% e 28% inferiores, respectivamente, aos anteriores à pandemia. O dióxido de nitrogênio (NO₂) afeta os pulmões e inibe alguma das funções, provoca irritação dos brônquios e diminui a resistência as infecções respiratórias, afeta as crianças e especialmente as pessoas que padecem de patologias



respiratórias crônicas como asma ou o Consumo Excessivo de Oxigênio Pós-exercício (EPOC, do inglês *Excess Postexercise Oxygen Consumption*) (Mas, 2020).

Segundo Agência de Saúde Pública de Barcelona (2022), a contaminação do ar produz por ano mais de 1.200 mortes prematuras, 110 mortes por câncer do pulmão e 750 casos de asma infantil.

A prefeitura de Barcelona, confrontada com desafios decorrentes dos elevados índices de poluição atmosférica, alta densidade nas quadras, escassez de espaços públicos e intenso tráfego veicular ao longo da malha urbana, adotou uma série de medidas contínuas e variadas para abordar essas questões. Estas incluem a implementação do Pacto pela Mobilidade e a introdução da iniciativa das superquadras como soluções para tais desafios.

Pacto pela Mobilidade em Barcelona

Em 1998 foi criado um pacto de mobilidade em Barcelona (*El Pacto por la Movilidad*). Esse pacto está composto por diversos grupos de trabalho (representantes da administração local, de associações e de agentes públicos), que tem a tarefa de analisar os diferentes cenários estabelecidos no diagnóstico e elaborar propostas concretas baseadas em consenso. Desde então, o pacto contribui para promover iniciativas e pactuar ações para melhorar a mobilidade e a segurança viária urbana. A Conselheira para a Mobilidade, Rosa Alarcón, destaca que o pacto de mobilidade obrigou os setores a chegar a um acordo com interesses legítimos, comprometendo-se “a construir a partir do pacto e do acordo” (Blanchar, 2021, *online*).

Segundo a prefeitura de Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2023a), o pacto é regido pelos seguintes princípios: i) Deve-se garantir, hoje e no futuro, uma mobilidade que reduza a agressividade ao ambiente e aos cidadãos, e que aumente o planejamento a eficiência, a poupança de recursos e o respeito ao meio ambiente; ii) Devem-se ser estabelecidos mecanismos para defender o direito de todos à mobilidade; iii) A qualidade de vida de todos os cidadãos deve ser garantida, iv) É aconselhável promover uma mudança de atitude das



administrações e dos cidadãos, com sistemas que garantam a segurança e a disciplina rodoviária; v) As novas ações urbanas devem ser planejadas em função das necessidades de mobilidade que irão gerar.

Ainda segundo a prefeitura, o pacto possui dez objetivos claros: i) Reduzir a poluição atmosférica e sonora e o efeito da mobilidade no clima; ii) Promover mudança nas viagens para meios mais sustentáveis, tranquilos e seguros; iii) Aumentar e revitalizar o espaço público dedicado ao pedestre, à qualidade urbana e à acessibilidade; iv) Integrar o uso de bicicletas na cidade; v) Alcançar transporte público eficiente, acessível e integrado em escala metropolitana; vi) Melhorar a segurança rodoviária e a coexistência entre os utilizadores dos diferentes meios de transporte; vii) Melhorar a eficiência da logística e da distribuição urbana de mercadorias; viii) Promover a utilização de energias renováveis e moderar o consumo energético dos veículos; ix) Gerir de forma abrangente a disponibilização de lugares de estacionamento para todos os veículos; x) Incorporar novas tecnologias na gestão da mobilidade: formação, informação e sinalização (Ajuntament de Barcelona, 2023a).

Os objetivos do pacto de mobilidade em Barcelona se enquadram em três objetivos de Desenvolvimento Sustentável desenvolvidos pela ONU (United Nations Development, 2023): 3 (Saúde e Bem-estar), 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis) e 13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima).

Outra questão importante foi a “*Ley de Movilidad de Catalunya*” (Boletín Oficial del Estado, 2003), pioneira na Europa, que deslocou a importância da circulação de veículos para a mobilidade de pessoas e mercadoria. Desta forma, passa a legislar, atuar e planejar em função da mobilidade, em detrimento dos meios e vias de transporte. Os objetivos básicos da lei são: i) Integrar políticas de desenvolvimento urbano e econômico com mobilidade, para minimizar as viagens habituais; ii) Estabelecer mecanismos de coordenação para aproveitamento máximo do transporte público; iii) Reduzir o congestionamento nas áreas urbanas através de medidas de incentivo e promoção do uso do transporte público e ações





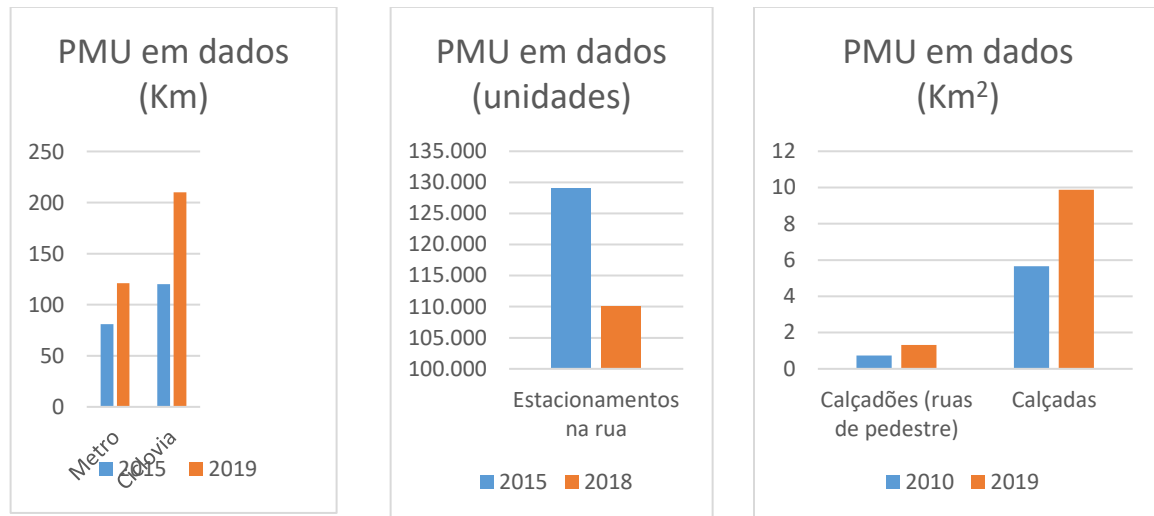
dissuasivas do uso de veículo particular; iv) Priorizar e tornar o transporte público mais atrativo e sustentável; v) Estabelecer fórmulas de integração tarifária para o transporte público em áreas metropolitanas; vi) Ajustar os sistemas de transporte à demanda em áreas de baixa densidade populacional; vii) Aumentar a segurança e combater o congestionamento e a poluição; viii) Priorizar a intermodalidade; ix) Introduzir novas tecnologias para ter transporte mais eficiente e seguro e melhor informar os cidadãos; x) Promover sistemas de transporte sob demanda em parques industriais ou grandes concentrações de atividade laboral (centros de atendimento, hospitais, aeroportos etc.). A lei aprovada pelo Parlamento estabeleceu três níveis de planejamento: Nacional, Regional e Local. Portanto, a integração dos territórios foi uma das questões defendidas nessa nova lei (Comissão Obrera Nacional de Catalunya, 2005).

Segundo a diretora de Serviços de Mobilidade, Adrià Gomila, outro marco importante é a recente ligação entre a mobilidade, o planejamento urbano e a vida quotidiana. Ela relata que antes desenhava-se uma rua e quando estava tudo pronto, chegava o plano de circulação. Agora existe uma articulação, onde a circulação leva em conta o fluxo que vai gerar e qual impacto terá no espaço público e na poluição (Blanchar, 2021). Àngel Lopez, que trabalha no setor há 30 anos, relata que administrativamente, dentro da Câmara Municipal, a mobilidade pertencia à mesma área de segurança da Guarda Urbana. Posteriormente, passou para a área de planejamento urbano e ecologia (Blanchar, 2021).

A partir destes marcos legais foram possíveis iniciativas como o Plano de Mobilidade Urbana de 2013-2018 (PMU) que possuía um objetivo ousado: a redução, em cinco anos, de 30% da circulação de automóveis particulares (Figura 1). Para atingi-lo, as medidas não apostam tanto nas proibições, mas sim nos incentivos ao uso do transporte público e nas facilidades para pedestres e ciclistas. Em outras palavras, o PMU “busca aumentar a eficiência de uma mobilidade urbana que, por sua vez, contribua com a segurança e com a melhoria da qualidade do meio ambiente” (Baratto, 2013, *online*).

Figura 01

Gráficos dos dados de mobilidade



Fonte: Elaborado pelas autoras (2024). Dados de Blanchar (2021).

Em 2011, segundo Montaner (2023, p. 65), para cumprir o pacto de mobilidade, Barcelona teve que tomar múltiplas, constantes e diversas medidas, sendo uma delas a solução “estrela”, as *superilles*.

As *Superilles* de Barcelona

Ao longo do processo de implementação do Plano Cerdà, foram observadas alterações nos gabaritos, profundidades dos edifícios e na natureza dos espaços livres dentro das quadras, resultando em uma cidade extremamente densa e com uma quantidade insuficiente de espaços públicos disponíveis. Essas mudanças, em conjunto com um intenso e uniforme fluxo de veículos ao longo da malha urbana, têm contribuído significativamente para os altos níveis de poluição do ar na cidade contemporânea. Diante do desafio da escassez de espaços públicos e da questão da poluição, uma das estratégias adotadas foi a implementação das *superilles*.



A superilha (em catalão: *superilla*, em espanhol: *superisla*), também chamada de superquadras¹ (em espanhol: *supermanzana*, em inglês: *superblocks*) é uma estratégia que está sendo utilizada na cidade de Barcelona em paralelo com o plano de mobilidade.

Segundo o responsável pelo planejamento teórico da proposta, Salvador Rueda Palenzuela, a implantação deste sistema pode resolver a maior parte dos problemas da cidade ligados à mobilidade e ao uso do espaço público (Podjapolskis, 2017).

Alguns pontos interessantes do projeto são:

- Transformação das ruas em áreas prioritárias para pedestres;
- Atividades de lazer e esporte;
- Implementação de mais arborização e mobiliários públicos;
- Diminuição dos estacionamentos;
- Os carros não estão totalmente proibidos de entrar naquela zona, mas circulam em velocidades baixíssimas, com limite de 10 km/h;

O modelo de *superilles* organiza a cidade de tal maneira que os pedestres é quem tem a prioridade real, seguido da bicicleta e do transporte público. Desta forma, a rua recupera outras funções, que não são apenas de servir aos deslocamentos. Esta hierarquia de fluxos também aparece na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) brasileira, embora as ações realizadas neste sentido no país são diminutas.

O plano de reformulação da circulação, baseado no conceito de *Superilles*, visa restringir o tráfego rotativo em áreas de aproximadamente 400x400 metros, (equivalente a cerca de 3x3 quadras nas áreas do projeto de Cerdá). O objetivo é deslocar o tráfego de distribuição para as ruas periféricas dessas estruturas, ao interior dessas 3 quadras é permitido

¹ O termo em questão será absterido de utilização neste artigo, a fim de evitar qualquer confusão por parte do leitor com as superquadras de Brasília, as quais representam estratégias distintas e não relacionadas ao contexto abordado neste texto.

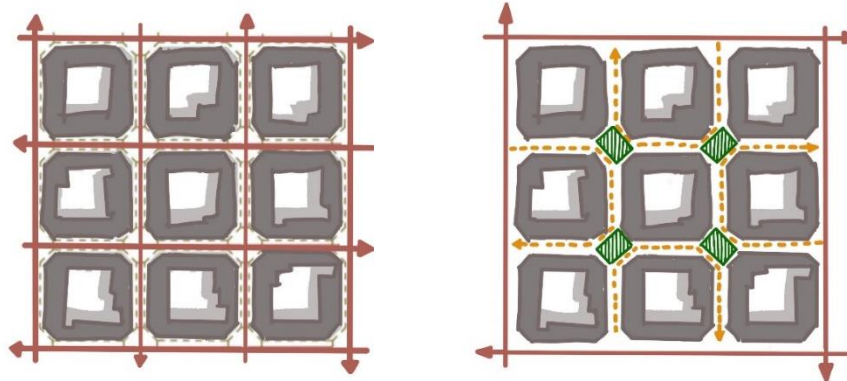
apenas a passagem de veículos de residentes, pessoas com deficiência, serviços de emergência, ambulâncias e bombeiros, além de atividades de carga e descarga (Figura 2).

A ideia central é reestruturar todo o fluxo da cidade de Barcelona com base nesse esquema, desviando o tráfego para as vias periféricas que delimitam essas novas "células urbanas". Desta forma, o propósito é transformar o interior dessas áreas em espaços pedonais agradáveis, isolados do barulho e da poluição dos veículos a motor, destinados ao usufruto dos moradores.

A circulação dentro desses espaços será organizada de modo que o tráfego de passagem não consiga atravessar a *Superilla* por suas entradas, forçando os veículos a virarem no primeiro cruzamento para retornar às ruas de distribuição periférica. Esta mudança resulta na liberação e conversão dos chanfros internos do lote de Cerdá em quadrados de aproximadamente 40x40 metros. Tais áreas podem ser transformadas em espaços verdes, contribuindo para a melhoria das condições ambientais (Figura 2).

Figura 2

Modelo das superilles: a) Antes da intervenção, b) Após a intervenção



a) Modelo tradicional da malha urbana de Barcelona.

b) Modelo projetado para as *superilles*.

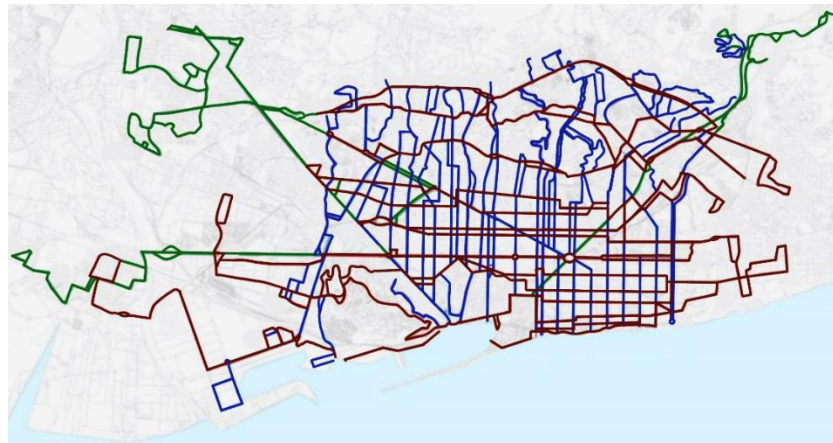
Fonte: Elaborado pelas autoras (2024). Imagem referência: Podjapolskis (2017)

Com este sistema, segundo Palenzuela (2007), ocorreria a redução de 61% do comprimento das ruas destinadas a veículos motorizados e de 45% do espaço dedicado às calçadas, incorporando esse espaço para o uso dos pedestres. Além disso, alguns acessos ao interior das Superquadras serão adaptados para o transporte de bicicletas.

Esse sistema deve ser complementado por uma rede otimizada de ônibus que percorrem rotas verticais (mar/montanha) e horizontais (Besòs/Llobregat), eliminando rotas diagonais e permitindo alcançar todos os pontos de serviço com apenas uma troca (Figura 3).

Figura 3

Proposta da rede ortogonal de ônibus (verdes – linhas diagonais, azuis – linhas verticais e vermelhas – linhas horizontais)



Fonte: Elaborado pelas autoras (2024). Dados: Area de Ecología de Barcelona.

Janet Sanz, que ocupava o cargo de vice-prefeita de Barcelona no setor de Ecologia, Planejamento Urbano e Mobilidade, reconhece a ambição da medida e seu impacto substancial no entorno, demandando uma transformação cultural. Ela observa que residentes habitualmente não envolvidos em debates desse tipo estão agora engajados. Desta forma, há uma perspectiva positiva na crescente discussão entre os habitantes de Barcelona sobre



questões urbanísticas, permitindo que expressem suas opiniões acerca do formato desejado para as ruas. “É um projeto que terá sentido quando atingir toda a cidade. Vai reduzir o trânsito não só nas *superillas*, mas também em volta delas” complementa Sanz (Aguiar, 2017, *online*).

Em 2022 foram entrepostos 3 denúncias (duas penais e uma administrativa) contra os projetos da *superilles*. Nos últimos anos tem-se judicializado a política e esta guerra judicial chegou aos projetos urbanos, os quais, segundo Montaner (2023), denomina-se *Lawfare Urbano*.

O primeiro interposto em abril de 2022, pela entidade cívica Salvem Barcelona, denunciou a prefeitura ao “Ministério Público” contra o projeto da *Superilles*. O motivo alegado foi o suposto crime contra o ordenamento do território da *Superilla del Ensanche*. A Salvem Barcelona exigiu que o início das obras das ruas de Consell de Cent, Borrell, Rocafort, Enric Granados e Girona fossem paralisadas provisoriamente O Procurador (*el fiscal*) do Ambiente Antoni Pelegrín, que investigou o assunto, considerou que não existiam elementos suficientes para acreditar que tivesse sido cometido um crime contra o ordenamento do território. Segundo o Ministério Público, para realizar a organização do espaço público, na forma estabelecida pelos eixos, não seria necessária a modificação prévia do Plano Geral Metropolitano (PGM), conforme constava nas denúncias. Portanto, em 2023 a investigação foi arquivada (El Periodico, 2023).

A segunda, apresentada ao tribunal “contencioso-administrativo” em 18 de julho de 2022 pela Câmara de Propriedade Urbana de Barcelona e Lérida, foi defendida pelo advogado e ex-vereador Ramón García-Bragado. Foi solicitada a suspensão cautelar das obras, mas o juiz rejeitou todos os argumentos.



E o último, também criminal, foi apresentado por José Antonio Acebillo, ex-arquiteto-chefe da prefeitura, que denunciou o projeto da *superilla del Eixample* ao Tribunal Superior de Justiça da Cataluña, por considerar que o projeto violava a legislação urbanística e pediu a suspensão cautelar das obras que tinham iniciado no mês de julho de 2022. Segundo Montaner (2023, p.69-70), é lamentável que ocorra este fenômeno em que antigos membros da Câmara Municipal de Barcelona, como vereadores e técnicos superiores, utilizem o seu conhecimento do funcionamento interno, os regulamentos de planejamento urbano e a sua rede de contatos criada quando eram funcionários municipais para ataquem contra os mesmos e defenderem os interesses privados.

Ainda segundo Montaner (2023, p.70) é inegável que os três processos judiciais enfrentados pelo projeto *Superilla* Barcelona em um curto espaço de tempo refletem a notável dificuldade de intervir no plano Cerdá, cuja trama é considerada intocável a partir de perspectivas conservadoras e uma mitificação da sua essência como elemento central da “barcelonidade”.

Confrontando os conceitos de urbanismo tático, ruas completas e *superilles*

O conceito de urbanismo tático emergiu como um fenômeno contemporâneo, caracterizado por sua ênfase na dinamização imediata de áreas urbanas. Esta abordagem procura redefinir e reimaginar espaços públicos por meio de intervenções de curto prazo e baixo custo, respondendo de maneira rápida às demandas e necessidades emergentes das comunidades locais. Essas intervenções, que podem variar desde instalações temporárias até modificações estruturais mínimas, têm o propósito de gerar impactos imediatos no ambiente urbano, fomentando uma reconfiguração dinâmica e flexível do espaço público. Uma das características fundamentais do urbanismo tático é sua abordagem experimental e interativa.



Por meio da implementação de intervenções de menor escala, as quais podem ser avaliadas, adaptadas e modificadas conforme a resposta da comunidade, este modelo permite uma constante reavaliação e ajuste das estratégias adotadas. Isso possibilita um processo de aprendizado contínuo, no qual as soluções podem ser refinadas e aprimoradas com base na experiência prática e nas necessidades mutáveis dos habitantes locais.

Segundo Fontes, Pina e Paiva (2021), o urbanismo tático possui quatro fases: i) preparatória, ii) efêmera, iii) temporária e iv) permanente. A primeira é realizada pelo encontro com a comunidade para identificação das demandas ou da capacitação e técnicos da intervenção. A segunda, de curta duração, é a fase de ativação inicial do espaço e de estudo das propostas. A terceira, de média duração, é a fase de implementação e avaliação dos impactos. A quarta fase, não considerada para alguns pesquisadores como urbanismo tático, é a fase final, quando a intervenção é construída de forma definitiva.

A gênese do termo "tático" remete ao estudo de Michel de Certeau (1999), no qual ele estabelece a distinção entre os conceitos de estratégia e tática. Para o filósofo, a estratégia representa as relações de poder a partir de uma perspectiva de dominação, enquanto a tática é caracterizada pela resposta gradual dos menos favorecidos, os quais se aproveitam de oportunidades e lacunas para agir. Portanto, alguns autores defendem que o urbanismo tático seja um movimento mobilizado de baixo para cima (Brenner, 2016), uma prática que envolve ocupar e refazer as lógicas do poder (Sassen, 2014). No entanto, outros acreditam que seja uma abordagem passível de uso por uma série de atores (Lydon; Garcia, 2015; Fontes *et. al.*, 2018; Barata, 2018).

Já o conceito de Ruas Completas surgiu em 2003 nos Estados Unidos, a partir da iniciativa da organização "America Bikes", com o intuito de melhorar a infraestrutura viária para incluir as bicicletas. A expressão "Complete Streets" foi proposta pela jornalista Barbara McCann para substituir a anterior "Routine Accommodation", visando a uma divulgação mais eficaz da ideia. Reuniões envolvendo vários grupos, como a *American Planning Association*, a





American Public Transportation Association, a *American Society of Landscape Architect*, entre outros, levaram à definição das diretrizes das Ruas Completas. Em 2005, a *National Complete Streets Coalition* foi formada, com membros fundadores como a *American Planning Association*, a *Smart Growth America*, e outros, para promover o desenvolvimento e a implementação de políticas de Ruas Completas.

Desta forma, as Ruas Completas referem-se a vias urbanas planejadas para garantir segurança e conforto a uma diversidade de pessoas, independentemente da idade ou do meio de transporte utilizado (WRI Cidades, 2017). Esse conceito baseia-se na distribuição equitativa do espaço, reconhecendo que não há uma solução universal única para sua implementação. Em vez disso, propõe-se a integração de diferentes alternativas de *design* urbano que sejam adequadas ao contexto local.

Ao adotar este conceito, diversos elementos podem ser empregados, tais como nivelamento das vias com as calçadas, medidas para moderar o tráfego, garantia de acessibilidade universal, sinalização clara e focada no pedestre, instalação de mobiliário urbano (como lixeiras, bancos e postes de iluminação), criação de faixas de segurança, redução das larguras das travessias e criação de ilhas de refúgio para pedestres, redução da disponibilidade de estacionamento gratuito para veículos, implementação de ciclovias ou ciclofaixas, alocação de faixas exclusivas para ônibus e facilitação do acesso aos pontos de parada do transporte coletivo, entre outros.

O conceito das Ruas Completas, portanto, busca disseminar a adoção de modos de transporte alternativos, exercendo influência sobre as autoridades públicas para que reavaliem os processos de planejamento viário das cidades (WRI Cidades, 2017).

Nesse contexto, Zavestoski & Agyeman (2015) destacam que as Ruas Completas atribuem à rua funções mais amplas, não se limitando apenas à circulação, mas também servindo como espaço de convívio social, encontros, atividades comerciais e lazer. No Brasil, o movimento foi iniciado pelo *World Resources Institute* (WRI) - Brasil e a Frente Nacional de



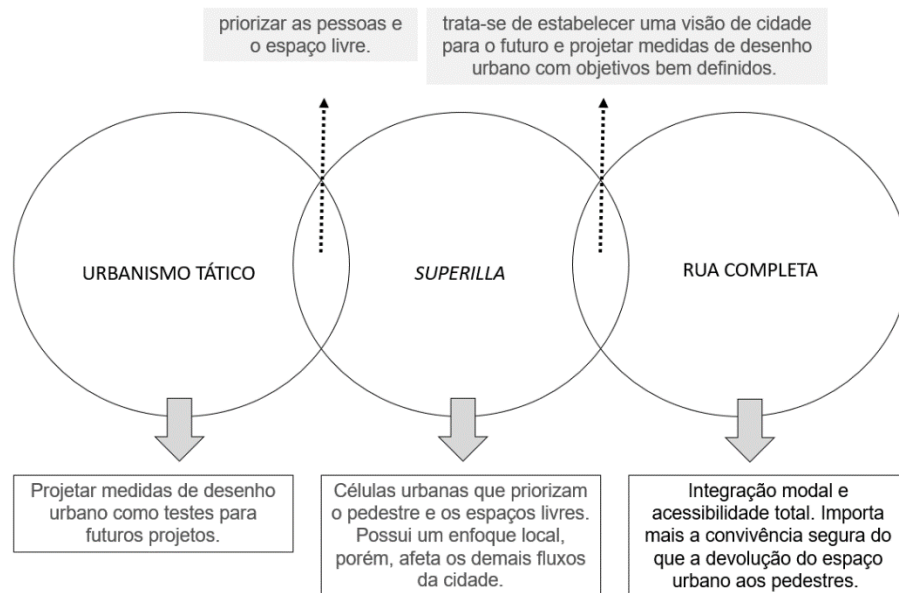
Prefeitos (FNP). Por meio da Rede Nacional Para a Mobilidade de Baixo Carbono (também chamada de Rede Nacional de Ruas Completas), em 2017, onze cidades desenvolveram projetos-piloto e deram início às discussões sobre os desafios e as soluções para adotar o conceito no contexto brasileiro. Até 2020 o movimento abrangeu 21 cidades (Figura 3 e 4). Em maio de 2021, foi anunciada a rede Ruas Completas SP, que vai apoiar projetos de segurança viária em 20 cidades do estado de São Paulo.

A *Superilla* utiliza princípios dos dois conceitos acima elencados, no entanto, possui também diversas diferenças (Figura 4).

Por exemplo, a *Superilla* de Poblenou utilizou o Urbanismo Tático no início, com ações temporárias. Este método de “teste” com urbanismo tático, para depois transformar em algo permanente, é defendido por Jan Gehl no “*A Mayor’s Guide to Public Life*”. Neste guia é descrita cinco estratégias sobre como promover a vida pública: i) mensurar, ii) convidar, iii) fazer, iv) desenvolver e v) formalizar. Na estratégia “fazer” o guia recomenda que deve-se começar com intervenções temporárias que melhoram locais já existentes, mas também trabalhar em busca de mudanças sistemáticas e de longo prazo (Gehl Institute, 2017).

A *superilla* também trabalha com a melhoria na mobilidade, no entanto, ela prioriza o pedestre, diferentemente das Ruas Completas.

Outra questão de suma importância que difere das demais é a relação regional que as *superilles* possuem. Embora sejam pensados em módulos (ilhas ou células de intervenção), não é possível pensar o projeto de maneira pontual. Seu grau de influência e abrangência não são apenas locais, e sim demandam uma mudança de mobilidade de toda a área (bairro) e até mesmo da cidade.

Figura 4*Urbanismo tático x Superilla x Ruas completas*

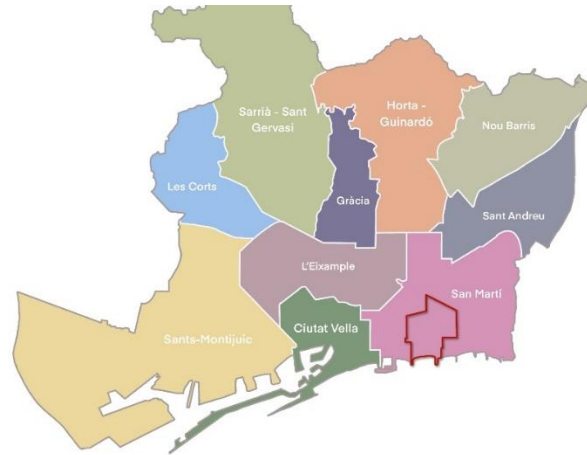
Fonte: Elaborado pelas autoras (2024).

Estudos de caso da *superilla* em Barcelona: *PobleNou* e *Sant Antoni****Projeto Piloto: Superilla de PobleNou (2016)***

O projeto piloto da *superilla* foi implantado no PobleNou, no distrito de San Martí, bairro de origem industrial que está em um processo de transformação urbana (Figura 5).

Figura 5

Barcelona dividida em distritos (em destaque – bairro de Poble Nou)

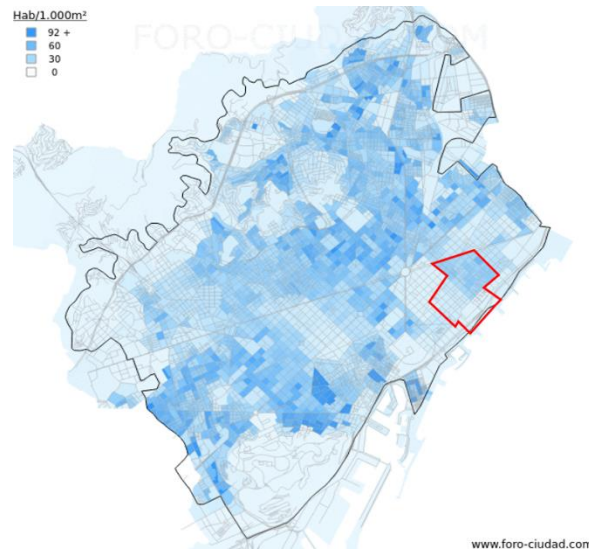


Fonte: Elaborado pelas autoras (2024).

Conta com 34.010 pessoas (Departament D'estadística I Difusió De Dades, 2022) sendo que, atualmente, o bairro ainda possui uma baixa/média densidade populacional e de circulação, contrastando com o centro da cidade, que é caracterizado por uma alta densidade e fluxo intenso (Figura 6).

Figura 6

Densidade Populacional de Barcelona (em destaque – bairro Poble Nou)



Fonte: Foro Ciudad, 2019 (*destaque nosso*)

O projeto piloto foi implantado nas nove quadras delimitadas pelas ruas Badajoz, Pallars, Llacuna e Tánger, que estão localizadas a duas quadras da Avenida Diagonal e da Praça das Glórias.

Num primeiro momento foram aplicadas medidas básicas de mobilidade, com ações temporárias, reversíveis e de rápida execução, que segundo a prefeitura (Ajuntament de Barcelona, 2023b), permitiu visualizar os novos usos que poderiam ser alcançados (Figura 7).

Figura 7

Ruas da superilla de PobleN



Fonte: Geise Brizotti Pasquotto (2023).

Após esta primeira fase, foram realizados processos de avaliação e propostas com a comunidade para trabalharem conjuntamente nos ajustes necessários para melhorar o funcionamento e reforçar as potencialidades. Os processos consultivos das *Superilles* começaram no ano de 2015. “Re-imagina o teu pedacinho de Barcelona. Programa para re-pensar, re-fazer e re-generar a cidade” foi a campanha de divulgação da prefeitura de Barcelona.

Como trabalho de campo, estudantes de diversas faculdades de Arquitetura fizeram as primeiras transformações do espaço em PobleNou. Um dos supervisores, o arquiteto Iñaki Baquero, da Confederação de Oficinas de Projetos de Arquitetura (CTPA, na sigla em catalão), conta que durante dez dias os alunos pintaram e mudaram o mobiliário da *superilla* com a intenção de eliminar os carros da rua e humanizar as cidades, tornando esta ação uma oportunidade para que as pessoas utilizem o espaço público novamente. Segundo Baquero a implantação é funcional, não urbanística, iniciada aproveitando o que já existe no asfalto, utilizando o Urbanismo tático. Posteriormente, quando a *superilla* se consolidar, segundo o arquiteto, os moradores poderão transformá-la em bosques ou em teatros (Aguiar, 2017)



Em Poblenou o projeto recebeu diversas críticas por parte dos moradores e comerciantes, que criaram a Plataforma dos “Afetados pela Superilla” (PASP9). Eles reivindicam o direito de decidir sobre o uso das ruas. A principal reclamação do grupo é que algumas ruas se tornaram exclusivas para pedestres e outras do entorno não. Outra queixa é dos comerciantes, principalmente donos de restaurantes, que acreditam que a redução do trânsito pode prejudicar seus negócios.

Jordi Campins, porta-voz da plataforma PASP9, relatou para o *Metropole Abierta* (Alegre, 2017a) que a *superilla* falhou em resolver as questões que supostamente deveria abordar. Para ele, sua implementação resultou em uma série de inconvenientes e deterioração na qualidade de vida, junto com a diminuição da demanda por serviços dentro desta área. Campins argumenta que a *superilla* não alcançou sua meta principal de reduzir a poluição global, mas também contribuiu para seu aumento. Ele explica que a circulação foi distorcida, levando a rotas mais longas e congestionamento em áreas periféricas. Além disso, Campins destaca a oposição de alguns residentes dentro da *superilla*, apontando a desertificação noturna do local, que ocasionalmente se torna cenário para comportamentos disruptivos.

Diante das críticas, residentes se uniram para formar o coletivo “*Superilla Poblenou*”, com o intuito de apoiar a intervenção. Carlos Peña, porta-voz desse coletivo, enfatizou também em uma entrevista para o *Metropole Abierta* (Alegre, 2017b) que a *superilla* contribuiu para uma cidade mais acolhedora, com melhor qualidade do ar e mais sustentável. Silvia Casorrán, moradora de 37 anos, expressou uma avaliação positiva do projeto, argumentando: “Estou convencida de que a cidade precisa mudar o modelo de mobilidade para reduzir a poluição que respiramos e alterar nossos padrões

de locomoção" (Aguiar, 2017). Por sua vez, Salvador Clarós Ferret, líder da associação de moradores do PobleNou, percebeu uma transformação significativa na mobilidade e no cenário urbano com a implementação do plano. Ele ressaltou que a *superilla* introduz uma dinâmica distinta da adotada na maioria das cidades e argumentou que a solução para o congestionamento não está na expansão das vias, mas sim na redução do tráfego de veículos e na promoção de uma mudança nos padrões de deslocamento (Aguiar, 2017).

A experiência em Poblenou serviu de projeto piloto para a replicação da *superilla* em outras áreas da cidade.

Superilla de Sant Antoni (2019)

Sant Antoni é um bairro na cidade de Barcelona do distrito de l'Eixample (Figura 14). Está limitado pela Gran Via de les Corts Catalanes (em seu tramo compreendido desde a Plaza de Espanya até a Plaza de la Universitat), Ronda de Sant Antoni, Ronda de Sant Pau e o Paral•lel (até a praça da Espanha) (Figura 8).

Figura 8

Barcelona dividida em distritos (em destaque – bairro Sant Antoni)



Fonte: Elaborado pelas autoras (2024)

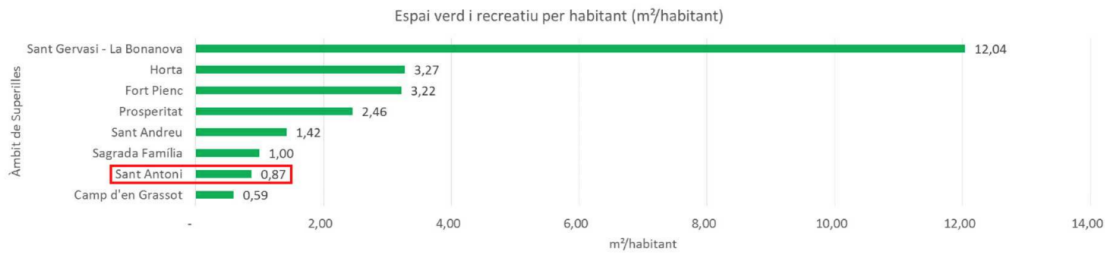


O coração do bairro é constituído pelo mercado de Sant Antoni, que foi construído no final do século XIX e é muito popular devido a sua feira semanal de livros velhos e material de colecionador que se celebra cada domingo pela manhã. A Avenida Mistral, que a partir de 1995 se converteu em um espaço exclusivo para pedestres, é a artéria mais viva e dinâmica do bairro.

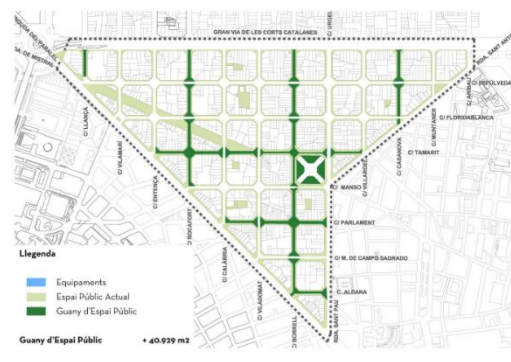
A *superilla* de Sant Antoní, inaugurada em 2019, possui 16.180 m² de área. Segundo o plano de ação da prefeitura (Ajuntament de Barcelona, 2018), o bairro terá um acréscimo nas áreas verdes e de lazer, pois seu índice para espaços verdes e recreativos, de 0,87 m²/habitante, é muito aquém de outros bairros da cidade (Figura 9).

Figura 9

Espaço verde e recreativo, Sant Antoni



a) Espaço público para as pessoas – estado anterior (sem o projeto).



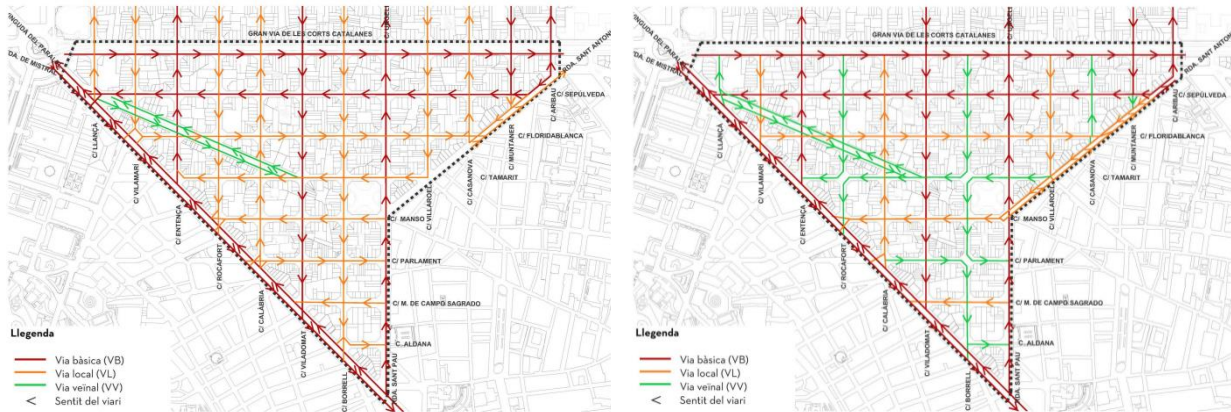
b) Espaço público para as pessoas – resultado do projeto.

Fonte: Pla d'acció per a l'àmbit de superilles de Sant Antoni, 2018 – Ajuntament de Barcelona

Para tanto, foi necessária uma reestruturação viária a partir da identificação de três tipos de vias: i) via básica (VB) – rua da rede básica de distribuição da cidade; ii) via local (VL) – rua da rede de distribuição local; iii) Via do bairro (via veinal - VV) – rua de apropriação das pessoas (Figura 10).

Figura 10

Reestruturação viária, San Antoni



a) Funcionamento das vias (anterior ao projeto).

b) Funcionamento das vias (posterior ao projeto).

Fonte: Pla d'acció per a l'àmbit de superilles de Sant Antoni, 2018 – Ajuntament de Barcelona

É importante destacar a mudança na relação da área de implantação da *superilla*.

Enquanto no Poblenou a área foi de apenas nove quadras, em Sant Antoni a implantação deu-se de maneira muito mais ampla.

O projeto do Leku Studio para a *superilla* de Sant Antoní baseia-se na ideia fundamental de reversibilidade total, adaptabilidade e reciclagem dos elementos (Archdaily, 2020). Os arquitetos delinearam uma estratégia abrangente, incorporando um conjunto de elementos de mobiliário urbano, diretrizes gráficas e uma metodologia específica para implementação e gestão. Um aspecto central do projeto foi a definição da linguagem gráfica, sinalização, paleta de cores e módulo que, em uma rede expansível, estabelece a base para a nova distribuição. Esta estrutura serve como um guia para a implementação dos padrões e elementos urbanos, redistribuindo os espaços viários de acordo com essa malha. As peças adaptativas seguem a modulação estabelecida pela malha base, permitindo fácil integração e diversas combinações entre si para criar inúmeros arranjos. Estes conjuntos desempenham um papel essencial na



integração do verde urbano, além de estruturarem os espaços. A escolha de materiais em harmonia com o meio ambiente, juntamente com sistemas de irrigação eficientes, asseguram a sustentabilidade da intervenção.

Considerações Finais

A partir das investigações realizadas é possível chegar em alguns pontos-chave que são interessante destacar: i) hierarquia modal; ii) questão regional, iii) articulação entre projetos; iv) participação popular, v) modelo exportável e vi) renaturalização da cidade.

A estrutura hierárquica do conceito das superquadras está alinhada com as iniciativas contemporâneas que buscam uma abordagem centrada no urbanismo voltado para as pessoas. Embora se assemelhe ao Plano de Mobilidade Urbana do Brasil, que prioriza a mobilidade ativa como elemento fundamental nos projetos de mobilidade (mesmo que essa diretriz não se manifeste na maioria das ações implementadas), essa prática instiga os residentes a refletirem sobre o espaço urbano e a visão que desejam para a cidade.

A questão regional é algo importantíssimo, pois mesmo que o nome dado para a intervenção pareça algo pontual e desconexo com o restante, as *superillas* são mais como gotas de chuva que caem na água e formam ondas mecânicas que se expandem e influenciam o restante da área. A ação não é apenas local, pois influencia a mobilidade de outras áreas. Portanto, é importantíssima a análise regional e o impacto extra local que a intervenção precisa ter. Nesta categoria é importante também salientar a necessidade da complementação e articulação de outros modais públicos para que a música não destoe e torne-se uma sinfonia.

Um ponto adicional a considerar é a interligação entre iniciativas similares. Apesar do foco de um projeto em uma área específica, a interconexão de múltiplos projetos do mesmo gênero dentro da cidade e outros de natureza similar pode estabelecer uma rede de espaços verdes e áreas livres, gerando efeitos significativos na estrutura urbana. Como ilustração desse ponto, Montaner (2020) destaca a sinergia entre os eixos verdes e as superquadras, exemplificando como tais projetos podem complementar-se mutuamente.



A participação é outra questão muito importante e que não foi tão bem explorada nas *superillas* implantadas.

O conceito das superquadras pode ser considerado um modelo transferível para outras localidades. Conforme enfatizado por Sanz, inúmeras localidades têm a possibilidade de adotar esse paradigma para reanimar suas vias. O cerne da proposta consiste em converter as ruas não apenas em trajetos de deslocamento, mas em locais propícios para o desfrute de atividades como leitura, refeições e prática esportiva. Esses elementos são fundamentais para enriquecer a qualidade de vida urbana (Aguiar, 2017, *online*). A vice-prefeita revela que Barcelona tem sido procurada por prefeitos de diversas cidades ao redor do mundo em busca de informações. "O propósito é comum: promover cidades acolhedoras, saudáveis e sustentáveis, onde respirar ar puro seja uma realidade" (Aguiar, 2017, *online*).

Por último, a urgência em relação à renaturalização urbana (Clement, 2017) se torna cada vez mais premente, dada a crescente magnitude dos desafios ambientais enfrentados pelas cidades diariamente. Nesse sentido, as superquadras almejam atingir tal propósito, buscando, quando integradas, mitigar a poluição e aprimorar a saúde coletiva da população.

Bibliographic References

Agência de Saúde Pública de Barcelona (2022). *Avaluació de la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona 2021*. https://www.aspb.cat/wp-content/uploads/2021/07/Informe_qualitat-aire-2021_221124.pdf

Aguiar, L. (2017). Barcelona cria “superilhas” para tirar carros das ruas e reduzir poluição. *BBC Brasil*, 2017. <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-39036637>

Ajuntament de Barcelona. (2023a). *El pacto*. www.barcelona.cat/mobilitat/es/quienes-somos/organos-de-participacion/pacto-por-la-movilidad

Ajuntament de Barcelona. (2023b) Superilla del Poblenou.





<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/content/poblenou>

Ajuntament de Barcelona. (2018). *Pla d'acció per a l'àmbit de superilles de Sant*

Antoni. https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/pla_accio_superilles_santantoni.pdf

Alegre, P. (2017a). *Entrevista a Jordi Campins, presidente de la Plataforma d'Afectats per la*

superilla del Poblenou. https://metropoliabierta.elespanol.com/quien-hace-barcelona/entidades/entrevista-superilla-poblenou-matrix_660_102.html

Alegre, P. (2017b). *Entrevista a Carlos Peña, portavoz del Col·lectiu Superilla del Poblenou*.

https://metropoliabierta.elespanol.com/sant-marti/20170707/la-superilla-hace-la-ciudad-mas-amable-respirable-sostenible/229477109_0.html

Archdaily. (2020) Praça Superilla de Sant Antoni / Leku Studio. *ArchDaily Brasil*.

<https://www.archdaily.com.br/br/938818/praca-superilla-de-sant-antoni-leku-studio>

Barata, A. F. (2018) *Do micro ao macro*. Urbanismo tático para transformação de espaços públicos. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Prourb, 2018.

Baratto, R. (2013). Barcelona no caminho para baixar em 30% a circulação de carros.

ArchDaily Brasil. <https://www.archdaily.com.br/br/01-134169/barcelona-no-caminho-para-baixar-em-30-percent-a-circulacao-de-carros>

Barros, F. S. (2017). Sustentabilidade urbana: análise do bairro da Liberdade em Campina Grande – PB. *GeoTextos*, 13(2), 112-129.

Blanchar, C. (2021). Barcelona: del tráfico a la movilidad. *El País*.

elpais.com/espana/catalunya/2021-01-01/barcelona-del-traffic-a-la-movilidad.html

Boletín Oficial Del Estado [BOE] (2003). *Ley 9/2003*. Comunidad Autónoma de Cataluña.

<https://www.boe.es/buscar/pdf/2003/BOE-A-2003-14191-consolidado.pdf>

Bolund, P., & Hunhammar, S. (1999). Ecosystem services in urban areas. *Ecological*

Economics, 29(2), 293-301.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0921800999000130>





- Brenner, N. (2016) Seria o “urbanismo tático” uma alternativa ao urbanismo neoliberal? E-metropolis – Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais 7(27), 6-18.
http://emetropolis.net/system/artigos/arquivo_pdfs/000/000/201/original/emetropolis27_capa.pdf?1485998522
- Certeau, M. de (1999). *The practice of everyday life*. Berkley: University of California Press, 1999.
- Clement, G. (2017). *El jardín em movimiento*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Comissió Obrera Nacional de Catalunya [CCOO] (2005). *Ley de Movilidad de Catalunya 13 de Junio de 2003*.
<https://istas.net/descargas/Lloren%C3%A7%20Serrano%20i%20Gimenez.%20Opini%C3%B3n%20CCOO%20Ley%20de%202003%20de%20la%20movilidad%20de%20Catalunya.pdf>
- Deakin, M., & Allwinkle, S. (2007). Urban regeneration and sustainable communities: the role of networks, innovation, and creativity in building successful partnerships. *Journal of Urban Technology*, 14(1), 77-91.
https://www.researchgate.net/publication/232888042_Urban_Regeneration_and_Sustainable_Communities_The_Role_of_Networks_Innovation_and_Creativity_in_Building_Successful_Partnerships
- Departament D'estadística I Difusió De Dades. (2022). *Estadístiques_per_temes*. Ajuntament de Barcelona.
https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica/castella/Estadistiques_per_temes/Poblacio_i_demografia/Poblacio/Xifres_oficials_poblacio/a2022/sexe/barri.htm.
- El Periodico (2023). La fiscalía archiva la investigación sobre las 'superilles' del Eixample. *El Periodico*. <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20230217/fiscalia-archiva-denuncia-superilles-barcelona-83102547>
- Fontes, A. S.; Pina, J. P.; Paiva, L. M. de (2020) *Urbanismo Tático: X ações para transformar*



- ciudades. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ.
- Fontes, A. S. et. al. (2018) Táticas cidadãs para ativação de áreas subutilizadas: o caso das hortas comunitárias do Rio de Janeiro. *Arq. Urb*, v.23, p.147-169.
- Gehl Institute. (2017). A Mayor's Guide to Public Life. https://www.micd.org/wp-content/uploads/2018/01/MAYORS_GUIDE_Complete.pdf
- Leite, C. (2012). *Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes*: desenvolvimento sustentável num planeta urbano. Porto Alegre, Bookman.
- Lydon, M. & Garcia, A. (2015). *Tactical urbanismo*: short-term action for long-term change. Nova York: Island Press.
- Mas, J. G. (2022) La contaminación atmosférica en la ciudad. *Barcelona Metropolis*.
<https://www.barcelona.cat/metropolis/es/contenidos/la-contaminacion-atmosferica-en-la-ciudad>
- Montaner, J. M. (2023). *Lawfare Urbano*: ofensiva judicial contra la Barcelona de Ada Colau. Barcelona: Icaria Editorial.
- Montaner, J. M. (2020). Superilles, eixos verds i model de ciutat. *Ara*.
https://www.ara.cat/opinio/superilles-eixos-verds-model-ciutat_129_1015854.html
- Newman, P., & Jennings, I. (2008). *Cities as sustainable ecosystems*: principles and practices. Washington: Island Press. <https://parfikh.files.wordpress.com/2012/01/cities-as-sustainable-ecosystem.pdf>
- Palenzuela, S. R. (2007). *Barcelona, ciudad mediterranea, compacta y compleja. Una visión de futuro más sostenible*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2007.
- Podjapolskis, R. (2017). Supermanzanas Bajo Sospecha: El proyecto de Superislas para Ensanche frente a su alternativa. *IX Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, Barcelona-Bogotá.
- Sassen, S. (2014) Complex and incomplete. Spaces for tactical urbanismo. In Gadanho, P. (ed). *Uneven growth: tactical urbanisms for expanding megacities*. Nova York: MoMA, p.



40-47.

United Nations Development [UNDP]. *The SDGS in Action*. [https://www.undp.org/sustainable-](https://www.undp.org/sustainable-development-development-)

[development-](https://www.undp.org/sustainable-development-goals?gad_source=1&gclid=CjwKCAiAg9urBhB_EiwAgw88mQMnZCL7WteBJ-)

[S2j3T__IS6HYiXzFEq5KTjsadudel3K9f_f5hEfxoCN5YQAvD_BwE](https://www.undp.org/sustainable-development-goals?gad_source=1&gclid=CjwKCAiAg9urBhB_EiwAgw88mQMnZCL7WteBJ-S2j3T__IS6HYiXzFEq5KTjsadudel3K9f_f5hEfxoCN5YQAvD_BwE)

WRI Cidades. (2017). Afinal, o que são ruas completas? *WRI Cidades*.

<http://wricidades.org/noticia/afinal-o-que-sao-ruas-completas>

Zavestoski, S., & Agyeman, J. (2015). Complete streets: what is missing? In S. Zavestoski, & J.

Agyeman (Eds.). *Incomplete streets: processes, practices, possibilities*. New York:

Routledge.