

FRAGMENTACIÓN URBANA Y COMERCIO DE PROXIMIDAD: UN ENSAYO SOBRE EL PROYECTO SUPERILLA EN BARCELONA

URBAN FRAGMENTATION AND PROXIMITY RETAIL: AN ESSAY ON THE SUPERBLOCK PROJECT IN BARCELONA

Lluís FRAGO CLOLS

Departamento de Geografía
UNIVERSITAT DE BARCELONA | Barcelona, España
Contacto: llfrago@ub.edu

Resumen

En este artículo, se analiza el proyecto Superilla Barcelona desde la perspectiva del concepto de ciudad que vehicula, teniendo en cuenta los principales cambios que ha experimentado la planificación a partir de la desregulación del Estado fordista-keynesiano, la puesta en valor de la escala local y barrial, y el papel del municipalismo. En este contexto, el principal objetivo del estudio es identificar las ideas o fundamentos que guían al proyecto Superilla Barcelona con especial atención a la función residencial y comercial a partir del análisis del denominado comercio de proximidad. El trabajo se pregunta hasta qué punto el proyecto Superilla Barcelona puede impulsar una creciente fragmentación de la ciudad como producto del dominante peso de la escala micro-local del proyecto.

Palabras clave: *Sustentabilidad, urbanismo, rehabilitación urbana, políticas públicas, desarrollo urbano sustentable*

Abstract

The Superilla Barcelona project is analyzed from the perspective of the concept of city that it convey. The main changes that planning has undergone since the deregulation of the Fordist-Keynesian state, the valorization of the local and neighborhood scale, and the role of municipalism are taken into account. In this context, the main objective of the study is to identify the ideas or foundations that guide the Superilla Barcelona project. Special attention is paid to the residential and retail function based on the analysis of the so-called “proximity retail.” The paper asks to what extent the Superilla Barcelona project may drive an increasing fragmentation of the city as a product of the dominant weight of the micro-local scale of the project.

Keywords: *Sustainability, city planning, urban renewal, policy sciences, sustainable urban development*

Introducción

Barcelona sigue siendo un ejemplo del urbanismo de alcance intencional. En el siglo XIX, Ildefons Cerdà (1815-1876), precursor de la urbanística moderna, fue el ingeniero que diseñó el Plan de Ensanche y Reforma interior de la ciudad. Durante la Segunda República (1931-1939), Barcelona fue el laboratorio del urbanismo moderno de la mano de Le Corbusier (1887-1965) y el GATCPAC (Grupo de Arquitectos y Técnicos para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea). Con posterioridad a la recuperación de la democracia liberal (1977), el denominado Modelo Barcelona (1979-1994) se exportó a otras ciudades después del éxito municipalista de las reformas olímpicas que permitieron convertir a una ciudad en crisis industrial en una ciudad terciarizada y turística a partir de un aceptable pacto social. Posteriormente, el urbanismo diseñado para el desarrollo sostenible ha tenido cierto renombre internacional, especialmente las Supermanzanas (Superillas, en catalán). Las Superillas se inician a partir de 2016, pero el ejemplo se difunde rápidamente a nivel internacional a partir de 2020, coincidiendo con la Covid-19 y la extensión del urbanismo táctico en amplias áreas del distrito central del Ensanche de Barcelona.

La alcaldía de Barcelona participa en el Grupo de Liderazgo Climático, el C40, que integra un total de 95 ciudades de todo el mundo. En sus propuestas urbanas se hace especial mención al eslogan *la ciudad de los 15 minutos* (Moreno, 2020), con fuerte vínculo con las Superillas de Barcelona. Esta idea fue lanzada en 2020 por la alcaldesa de París y, gracias a la reducción de la movilidad derivada del confinamiento, se ha difundido rápidamente como política de desarrollo urbano sostenible entre todas las ciudades de la red y muchas otras. Se parte de la idea de adaptar la ciudad para que sus residentes puedan comprar, trabajar y disponer de sus necesidades culturales y de ocio a menos de 15 minutos a pie o en bicicleta desde sus hogares. La sencillez de la idea permite una amplia aceptación tanto entre la ciudadanía como entre las empresas y la política formal, así como también una aprobación destacable desde los movimientos sociales de izquierdas y el mundo académico posmoderno que ha venerado la idea de la *smart city*. De la misma manera, cualquier actividad o función que disponga del adjetivo proximidad disfruta de una positiva valoración: comercio de proximidad, economía de proximidad, policía de proximidad, espacios públicos de proximidad, producción de

proximidad, entre otras. No obstante, el modelo y, por extensión, todas aquellas políticas de proximidad presentan también muchas sombras que tienen que ser analizadas.

El trabajo analiza las principales ideas de las Superillas Barcelona (SB) de 2020, y se centra en la actuación que se producirá en el Ensanche de Barcelona a partir de *ejes verdes y plazas*. La Superilla Barcelona pretende, en primer lugar, dotar a la ciudad de una nueva infraestructura de espacios verdes próximos a los residentes, transformando varios kilómetros de calles. En segundo lugar, aumenta el espacio para peatones y reduce el del transporte motorizado, modificando el espacio público. Por último, desde la intervención urbanística se pretende favorecer el desarrollo del comercio de proximidad. Este último aspecto es especialmente relevante al hacer referencia a la oferta comercial y la demanda de los consumidores, más complejo que el acondicionamiento del espacio público.

La investigación pretende cubrir parte del vacío referente al análisis del urbanismo de proximidad y sus planes de *verdificación* del espacio público. Para el caso de las SB, las investigaciones existentes han quedado limitadas a aspectos puntuales del proyecto, muy relacionadas con la *smart city*, y el uso asociado, y abuso, de indicadores cuantitativos que el *big data* ofrece, así como su georreferenciación. Las dimensiones analíticas de este tipo de trabajos se han articulado a partir de datos puntuales sobre movilidad y calidad ambiental (Rueda Palenzuela, 2021; Staricco y Vitale Brovarone, 2022), aspectos de salud (Mueller *et al.*, 2020; Pérez *et al.*, 2021; Eggimann, 2022) y la asociada contaminación (Rodríguez-Rey *et al.*, 2022). A pesar de estudios que se centran en algunos conflictos sobre las apropiaciones del espacio público (Zografos *et al.*, 2020; Frago y Graziano, 2021), son inexistentes los estudios sobre la SB que no sean análisis puntuales y que utilicen perspectivas de análisis multiescalares con una reflexión más amplia sobre el fenómeno urbano. En este sentido, el trabajo se pregunta: *¿Cuál es la escala de la ciudad? ¿Qué papel ejerce el neoliberalismo para entender la eclosión de la ciudad de la proximidad? ¿Realmente la ciudad de la proximidad es una ciudad, o es un fragmento de ella? ¿La ciudad de la proximidad puede resolver los retos sociales, económicos y ecológicos de nuestro mundo?*

Con el objetivo de identificar las contradicciones del Proyecto Superilla Barcelona, el trabajo se sirve de las distintas escalas del fenómeno urbano en un contexto de urbanización planetaria (Brenner, 2019a) y de la dialéctica local-global (Santos, 1996). A partir de estas premisas teóricas, el trabajo se centra en comprobar si la SB impulsa la

fragmentación socioespacial motivada por el fuerte peso de la proximidad en detrimento de las otras escalas, desde la metropolitana hasta la planetaria. En segundo lugar, el trabajo se centra en el denominado como “comercio de proximidad”. Teniendo en cuenta que, desde la escala local, o micro local, no se pueden resolver los principales retos que plantea el sistema capitalista, se deduce que la profunda crisis del comercio físico en nuestras ciudades, motivada por la difusión del *e-commerce*, no será resuelta desde el urbanismo o las políticas de proximidad.

La metodología se basa en la experiencia acumulada de más de veinte años de estudios comerciales y urbanos sobre Barcelona (Carreras *et al.*, 1990; Carreras, 2003; Carreras, 2021; Frago, 2011). El trabajo parte de un extenso análisis bibliográfico sobre estudios urbanos y comerciales, así como de la naturaleza del urbanismo y de la planificación urbana que permita enfocar con claridad el caso de estudio. El trabajo pretende abordar de manera crítica la idea dominante actualmente de la proximidad en la planificación urbana. A la vez, el tipo de análisis también puede ser válido y aplicable en muchas otras ciudades que están impulsado políticas parecidas, entre ellas ciudades europeas como Lisboa, Helsinki, Copenhague, pero también americanas como Ciudad de México o Bogotá, por ejemplo.

Fragmentación urbana y políticas de proximidad

La desregulación del Estado fordista-keynesiano a la luz del neoliberalismo ha propiciado la incapacidad para desarrollar grandes proyectos urbanos de escala metropolitana, tal y como se habían llevado a cabo durante la época fordista (Brenner, 2019b; Jessop, 2002). Como consecuencia de la urbanización propia de corrientes modernistas, a partir de 1950 se consolidan importantes entes metropolitanos (Londres, Madrid, Rotterdam, Lille, Lyon, Barcelona). Estos entes entran en colapso a partir de la desindustrialización y la eclosión de la globalización que conlleva un discurso de una nueva política locacional que requiere de nuevas formas de reescalamiento territorial (Brenner, 2019b) donde la escala local adquiere cada vez más peso.

Este hecho ha conducido a una planificación urbana más fragmentada y de naturaleza eminentemente local que parte de la idea de aproximarse más a los vecinos (Fainstein, 2010). Se interpretan como caducos los planteamientos del urbanismo

funcionalista de las primeras décadas del siglo xx y la planificación urbana centralizada. En este sentido, por ejemplo, mientras la creación de nuevos espacios públicos para el comercio y el consumo significó la proyección de Barcelona a escala mundial durante la fase de urbanismo olímpico, actualmente estamos en un escenario en el que su promoción se hace desde una escala eminentemente local y de proximidad a sus residentes (Carreras *et. al.*, 2019).

En medio de la trama de la globalización en que la dialéctica local-global favorece a la fragmentación territorial (Santos, 1990), la planificación urbana ha servido sobre todo para hacer más fluidos los circuitos de acumulación de capital (Harvey, 1982). Hay que destacar el circuito secundario, que ha favorecido la construcción de nuevos distritos urbanos pensados únicamente para el negocio inmobiliario. No obstante, también se han fomentado micro-actuaciones aparentemente desligadas de los principales intereses del capital. A nivel simbólico y dentro de la lógica cultural del capitalismo avanzado (Jameson, 1991), muchas de las actuaciones urbanísticas a escala local (asociadas a un barrio) o micro-local (más reducido que el barrio) han sido interpretadas como formas para hacer frente a los retos globales, tales como el cambio climático o la emergencia comercial. Esta tesis se suma a los argumentos en defensa de la calle peatonal que se articularon en la década de 1960-1970 en contraposición a las autopistas urbanas y al urbanismo funcionalista (Jacobs, 1965). Las dos líneas argumentativas han cristalizado con el aumento de calles peatonales que con el *Green Deal* han tenido que ser verdes y adaptadas también a la bicicleta.

La acción de los movimientos sociales de izquierdas también se ha situado cada vez más en la escala local, limitando su acción en los barrios y menos en *la conquista del poder estatal*, en medio de una ideología de *huir del capitalismo* (Wright, 2019). Las contestaciones al ser eminentemente locales han sido poco exitosas en el momento que han pretendido realizar un cambio de escala (Peck, 2014). Quedan en respuestas utópicas o de carácter eminentemente ideológico e ingenuo, lejos de alcanzar cambios estructurales que avancen hacia un capitalismo más amable, si existe, o escenarios anticapitalistas (Harvey, 2014). Parece que las cooperativas de vivienda o de consumo de proximidad en Barcelona (Miró i Acedo, 2018) podrían mostrar este tipo de limitaciones, al quedar relegadas a ámbitos muy reducidos o que en el momento de hacerse grandes y tener que cambiar de escala tropiezan con sus propias contradicciones. A veces este modelo de planificación urbana, altamente fragmentado y poco jerarquizado,

por lo que hace referencia a las necesidades colectivas, actúa a partir de intereses individualistas, en ocasiones de manera inconsciente y sin tener en cuenta la totalidad.

Con voluntad de aproximarse al ciudadano y abordar sus problemas, una parte importante de este tipo de respuestas de escala local, ha venido articulada desde la administración municipal (Thompson, 2020). Es de destacar que muchas de estas respuestas inicialmente se situaban fuera de los circuitos formales de la política y posteriormente se han institucionalizado. El caso de Barcelona en Comú al gobierno de la capital catalana (2015-actualidad) y con Ada Colau como alcaldesa, es una muestra de ello. No obstante, a pesar de la *buena voluntad* de los poderes públicos municipales de aproximarse y de solucionar los problemas de los vecinos, las mismas medidas implementadas han permitido avanzar en el desarrollo de la gobernanza postmoderna, basada en la deslegitimación de todos los niveles político-administrativos del Estado (Sanchez, 2008).

La creciente fragmentación socioespacial de las políticas urbanas para hacer frente a los retos globales viene favorecida por el minifundismo municipal y su incapacidad de articular políticas de escala metropolitana (Brenner, 2019b). El ámbito metropolitano de Barcelona es un buen ejemplo de minifundismo municipal que dificulta la cooperación intermunicipal y favorece la competitividad territorial entre entidades del mismo nivel para captar inversiones y consecuentemente descohesionar los territorios (Bernardos *et al.*, 2020).

Las acciones en favor del comercio de proximidad sintetizan muy bien este tipo de políticas postmodernas fragmentadas. Se basan en la idea de una ciudad articulada únicamente a partir de barrios o micro-barrios que darían origen a este tipo de comercio. Se interpreta que a partir de estas acciones se podría hacer frente al poder de las grandes empresas de distribución transnacionales que ocupan las áreas más centrales o frenar la creciente desertización comercial que el comercio *online* impulsa. En cierta forma, esta acción del poder público en beneficio del pretendido comercio de proximidad se olvida de la naturaleza de la ciudad, articulada a partir de un sistema de centralidades que actúan a distintas escalas y que se organiza a partir de redes. Las políticas de proximidad en el comercio no tienen en cuenta la larga trayectoria de las teorías neopositivistas urbanas y comerciales que encontraron el inicio en la teoría de los Lugares Centrales de Christaller y que el modelo de desarrollo urbano neoliberal basado en la ciudad inteligente podría aprovechar.

Estas mismas políticas tampoco integran la perspectiva de análisis marxista y la teoría del desarrollo geográfico desigual, articulado con base a la división social y territorial del trabajo (Smith, 1984).

La crisis del espacio público a partir de las *retail-less cities*

La realidad que nos acecha es la de una crisis generalizada del espacio público. Son múltiples las dimensiones que explican esta crisis, pero entre ellas destacar la acelerada desertización comercial que el canal *online* impulsa. La *retail-less city* se puede definir como una hipótesis que plantea la existencia de una ciudad sin comercio como resultado de los procesos de reestructuración económica global basados principalmente en el rápido desarrollo del *e-commerce* (Carreras y Frago, 2022). La virtualización de las actividades comerciales y de los servicios se produce gracias a la revolución de las actividades logísticas (Watts, 2019), posibilitada por las condiciones del medio técnico-científico-informacional (Santos, 1996) y la urbanización planetaria (Brenner, 2014).

La Gran recesión (2008-2012) impulsó como parte de la solución espacio-temporal la virtualidad y el *e-commerce*, afectando de manera trascendental al comercio físico y las sucursales bancarias. Ha perjudicado especialmente al comercio tradicional, que ya arrastraba décadas de retos sin resolver, como la poca rapidez en adaptarse a la demanda, la necesaria polifuncionalidad y el final del modelo tradicional de empresa familiar occidental. Esta reestructuración se ha acelerado a partir de los estragos ocasionados por los confinamientos asociados con la COVID-19, un hecho que ha ahondado y difundido el cierre de establecimientos comerciales (Frago, 2021).

De manera general, todas las crisis de alcance global de los últimos 40 años han significado un aumento en el número de establecimientos comerciales cerrados en las ciudades. Ha habido algunas excepciones, como el de los establecimientos comerciales localizados en áreas turísticas que se han adaptado a esta demanda de mayor poder de compra, pero también han sido afectados negativamente por la COVID-19 (Frago, 2021) o por los establecimientos relacionados con el circuito inferior de la economía, como los *tianguis* de México, los *Camelódromos* de Brasil, los *mercadillos* o las fruterías y bazares regentados por población migrante de bajos ingresos en España.

Dependiendo del alcance y las formas comerciales que han ido cerrando a lo largo del tiempo, ha habido distintas denominaciones: el *demalling* (Cavoto, 2014; D’Alessandro *et. al.*, 2016; Guimarães, 2019), para hacer referencia al cierre de los centros comerciales suburbanos, *malls* y *shopping centers*, vinculados a la crisis inmobiliaria de 2008 y a la puesta en valor de lugares más cercanos a la vivienda para ir a comprar sin necesidad de coche; el *retail apocalypse* (Philipose, 2019), para describir el proceso de colapso empresarial de la distribución significativamente capitalizada, iniciado a partir de 2010 pero acelerado en 2018 por la revolución del *online* y sobretodo por la pandemia de la COVID-19 (Townsend *et al.*, 2017; Philipose, 2019); por último, la denominada *retail-less city* (Carreras y Frago, 2022), que al ser definida por geógrafos, parte de una visión menos empresarial e incorpora la relación entre actividades comerciales y ciudad. De acuerdo con los distintos censos comerciales encargados por el Ayuntamiento de Barcelona desde 2014 (con 67,434 establecimientos), en 2016 y 2019, justo antes de la COVID-19, cerraron 8,402 establecimientos (Ajuntament de Barcelona, 2014, 2016, 2019). Datos que evidencian una clara crisis del comercio a pie de calle, profundizada por la revolución del comercio *online*, los confinamientos de los consumidores y los cierres obligatorios comerciales que el Estado impuso.

La *retail-less city* es una hipotética ciudad sin comercio en la que sólo quedarían pequeños establecimientos de conveniencia, principalmente alimentación, o aquellos que requieren de una experiencia, como tiendas de sofás o colchones, que el canal *online* encuentra menos estratégico. Los tres procesos de la lógica global: *demalling*, *retail apocalypse* y *retail-less cities*, se sobreponen a la dinámica regresiva de los establecimientos comerciales que se identifican en sectores urbanos concretos a causa de lógicas de escala metropolitana o regional. Especialmente significativa es la crisis comercial de los pequeños asentamientos urbanos, denominados como ciudades medias y pequeñas, que pierden atracción comercial en detrimento del centro metropolitano o que observan como la desinversión en los centros históricos lleva asociada una importante crisis comercial que no deriva en una *gentrificación* (Delage *et al.*, 2020; Frago, 2011).

La desaparición de las actividades comerciales en las calles amenaza la esencia de lo que es una ciudad; fundamentalmente afecta a la naturaleza polifuncional del espacio público, su centralidad multiescalar y al cotidiano, entendido como el espacio banal de Milton Santos (Santos, 1996). Las actividades comerciales siempre han tenido un peso relevante en el momento de entender la ciudad (Moreno Redón, 2011). El análisis de las

calles permite aproximarse a cómo funcionan las ciudades (Carreras y Pacheco, 2009) y que diferencias existen entre contextos urbanos distintos, como América Latina y Europa (Gasca Zamora y Olivera Matínez, 2017; Silveira *et al.*, 2020), desde un plano historicista, para entender los orígenes de las ciudades (Pirenne, 1969); o con un panorama marxista, para interpretar la revolución urbana y la urbanización completa de la sociedad (Lefebvre, 1970), o el papel del consumo en el capitalismo tardío (Jameson, 1991). Igualmente, desde una perspectiva postmoderna, las actividades comerciales han sido utilizadas para desarrollar las *economías creativas* (Jacobs, 1970; Florida, 2005), para posicionar a las ciudades en las redes urbanas, así como *generar vida y ambiente urbano* (Jayne, 2006; Zukin, 1995), al tiempo que también vehiculan distintos regímenes de tiempo en el consumo: rápidos y lentos, (Cachinho y Paiva, 2021).

No obstante, la posible desaparición de las actividades comerciales a pie de calle plantea un importante cambio; es especialmente significativo en el mundo mediterráneo (también en el mundo árabe), donde la fuerte presencia del comercio informal en las calles forma parte de la identidad urbana, distinguiéndolo de las ciudades anglosajonas o de barrios burgueses de América Latina. La posibilidad actual de una ciudad sin comercio aproxima los tejidos urbanos compuestos por ensanches y centros históricos de los países mediterráneos a los *barrios nuevos* de Le Corbusier que el mismo Henri Lefebvre critica al ser la anti-ciudad. En las propuestas del arquitecto suizo, el comercio se situaba en las plantas superiores de los bloques, tal como se observa en la *Cité Radieuse* de Marsella. Actualmente estaríamos hablando de una ciudad en la que ya no existe comercio y el abastecimiento de los consumidores es realizado por las actividades logísticas y de paquetería (Carreras y, 2022). Estas actividades de distribución de última milla son operativas y viables al estar conectadas con los numerosos centros logísticos y sus *hinterlands* de geometrías desiguales situados *fuera* de la ciudad (Frago, 2015) y que a la vez se conectan con toda la cadena logística global (Danyluk, 2018).

De Cerdà al urbanismo de proximidad y el debate ambiental contemporáneo

La verificación de la ciudad tiene su referente en la frase de Ildefons Cerdà (1815-1876) “ruralizar lo urbano, urbanizar lo rural” que hace en su *Teoría General de la*

Urbanización (Cerdà, 1867) desarrollada en paralelo a su propuesta de Ensanche de Barcelona (1855). Es preciso señalar que la idea de “urbanizar lo rural” tiene para Cerdà un significado muy diferente del que se puede entender: no se trata de “naturalizar a la ciudad” tal como se afirma desde el discurso de la sostenibilidad actual, sino de aportar al ámbito de la gestión agraria los valores de eficacia y progreso que en aquel momento parecían consustanciales a la mecanización y a la urbanización. Esta idea se contraponen, por ejemplo, a las propuestas de los socialistas utópicos del siglo XIX que parten de modelos de baja densidad y son anti-urbanos, al apostar por comunidades aisladas de la ciudad original (Frago y Martínez-Rigol, 2016). No obstante, la apuesta de Cerdà por la mecanización y como consecuencia, una construcción basada en altas densidades edificatorias y demográficas, es una formulación claramente en favor del fenómeno urbano.

Cerdà apuesta por la mezcla de usos y por el papel del ferrocarril como medio de comunicación urbana e interurbana, dos de los rasgos estructurantes de la propuesta que reflejan la estrecha atención a la relación campo-ciudad y su relación conceptual con las propuestas de Ebenezer Howard y Arturo Soria (Verdaguer Viana-Cárdenas, 2013). La mejor muestra de lo que Cerdà entendía por “ruralizar lo urbano” son los amplios patios de manzana de su propuesta originaria de 1855 para el Ensanche de Barcelona, concebidos como espacios para la inserción de la naturaleza y los usos productivos a través de jardines y huertos comunitarios (Verdaguer Viana-Cárdenas, 2013: 11).

Barcelona fue un laboratorio para el urbanismo funcionalista ya que la teoría de la ciudad funcional, que se proclamó desde el cuarto CIAM (Congreso Internacionales de la Arquitectura Moderna), coincidió con el momento en el que se diseñó el Pla Macià (1932-1934), nombre propuesto por el urbanista suizo Le Corbusier. El origen del Pla Macià se encuentra en la carta que el arquitecto Josep Lluís Sert le manda a Le Corbusier el 21 de enero de 1932 donde le explica que ha empezado a trabajar en la urbanización de la Barcelona futura. El Pla Macià concretó cómo debería ser Barcelona para favorecer las cuatro funciones básicas de cualquiera metrópolis: vivienda, industria, ocio y transporte. No obstante, nunca se llegó a desarrollar, debido al golpe de estado fascista en España de 1936 (Alberch i Fugueras, Giralt i Radigales, 2006).

El Pla Macià proponía replantear el Pla Cerdà a la luz de la ciudad funcionalista en distintos niveles; por lo que respecta a los usos, planteaba una zonificación de los usos en el plano horizontal, que Cerdà sobretodo concebía en el plano vertical. Cerdà apuesta por la mixticidad de usos en el plano horizontal a lo largo del espacio que ocupa el ensanche

(en él se mezclan usos industriales con residenciales), e incorporando la mixticidad en el plano vertical: los bajos de los inmuebles servirían para el comercio y los pisos superiores para la residencia. En este sentido, el Pla Macià, incorporaba nuevos usos que Cerdà, en el momento de su propuesta no pudo incorporar, tal y como son los usos de ocio y recreativos que se deberían desarrollar en la “Ciudad del Recreo y de las Vacaciones de Gavà”, situada a 20 kilómetros de Barcelona (Alberch i Fugueras y Giralt i Radigales, 2006).

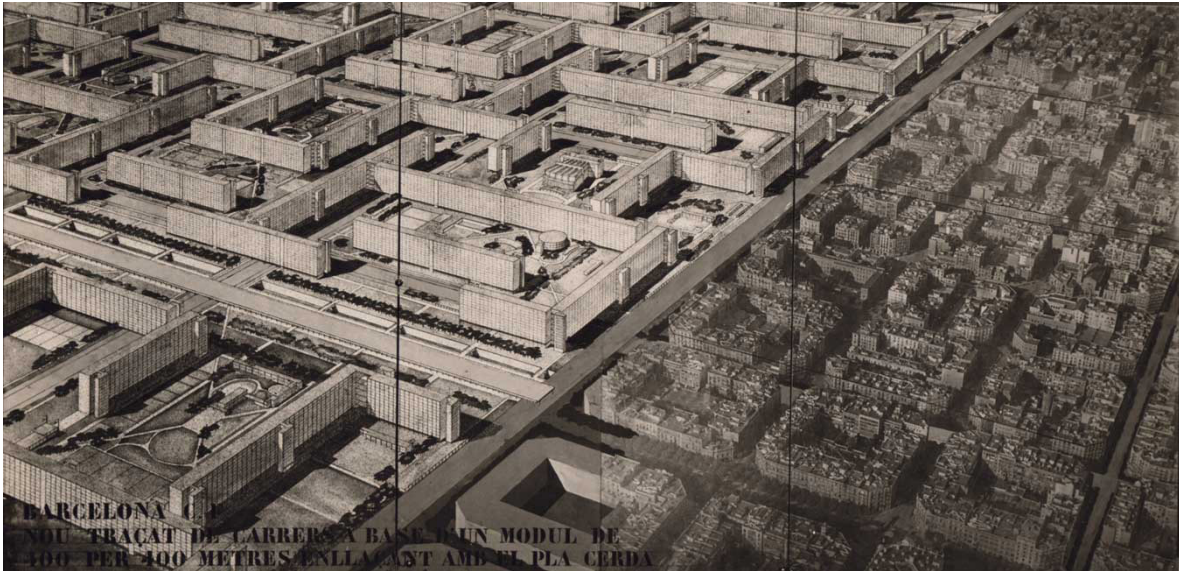
Por lo que respecta a la edificación, el Pla Macià planteaba la superación de las manzanas del Cerdà por ser anti-higiénicas y se apostaba por la edificación abierta. Este último aspecto se inspiró con las propuestas de los socialistas utópicos del siglo XIX, cuando sugirieron a nivel técnico el edificio colectivo como propuesta material con mayor capacidad para alcanzar la utopía social. En este sentido se terminó con la concepción tradicional de la calle que proponía Cerdà y se promovieron unos nuevos módulos, identificados como supermanzanas, de 400 m x 400 m (correspondientes a nueve manzanas del Ensanche) que tenían que favorecer más al tránsito viario. (Figura 1).

El creciente papel del automóvil hizo que el Pla Macià sea el primer plan urbanístico de Barcelona que incorpora de lleno el papel del transporte privado en la planificación del espacio urbano, un hecho que lo convierte en un plan regional más que en un plano urbano. Se propuso un uso preponderante del coche en avenidas ya diseñadas por Cerdà, como son Paralel y la avenida Meridiana, así como todo un seguido de autopistas que deberían conectar la ciudad con la región del Llobregat dónde se proyectaron los espacios de ocio y de recreo. En paralelo a la creciente ocupación del espacio público por parte del automóvil, se proyectaba el soterramiento del ferrocarril, la innovación que Cerdà, unos 70 años antes, incorporó de lleno en la ciudad. En este cambio de escala del Pla Macià se incorporó el distrito de recreo y vacaciones y el papel del puerto, que tenía que ser tanto turístico como de mercancías.

Durante el periodo del franquismo, el desarrollo de Barcelona se articuló con base en el ensanche de Cerdà, el cual progresivamente irá desdibujando las cuestiones vinculadas a la edificación, produciéndose una elevadísima densificación, manteniendo el plano y en parte, también los usos. Buena parte de la expansión urbana fuera del ámbito del ensanche de Barcelona irá de la mano de los intereses de promotores y propietarios del suelo, correspondiendo a las áreas suburbanas de la ciudad a partir de la edificación abierta intensiva.

Figura 1

Nuevo trazado de calles propuesto por el Pla Macià a base de un nuevo modelo de 400 x 400 metros (Supermanzanas) enlazado con el Pla Cerdà



Fuente: GATCPAC, 1934.

Las primeras décadas de la democracia (1980-1990), marcadas por las grandes reformas olímpicas, aparte de posicionar a Barcelona en el escenario internacional, también significaron el desarrollo del urbanismo de proximidad, a partir de una importante dotación de espacios públicos en todos los barrios. Específicamente se produjo una importante creación de nuevo espacio público aprovechando los vacíos urbanos dejados por la desindustrialización que el Plan General Metropolitano (1976) permitió a partir de modificaciones puntuales propuestas por el municipio. En 2004 el Modelo Barcelona de regeneración urbana olímpico, basado en grandes acontecimientos internacionales, fracasa por la reforma de Diagonal Mar y el Fórum de las Culturas, en las que la especulación urbanística salvaje dinamitan el pacto social (Borja, 2009). Desde entonces, las políticas y el urbanismo de proximidad se difunden más con el objetivo de recuperar el consenso anterior.

Las actuaciones de escala eminentemente local centradas en la intervención en el espacio público ya construido, se aceleran por causa de acontecimientos de alcance

global: la crisis de las finanzas municipales de 2008-2012, los confinamientos asociados de la COVID-19 de 2020 y la Guerra de Ucrania de 2022, que frena la globalización e impulsa una tendencia hacia un mundo probablemente más multipolar. Todos estos episodios de reestructuración del sistema se producen en medio de una creciente crisis climática que acelera las políticas de sostenibilidad ambiental. Es en este contexto en el que se inscriben las Superillas en Barcelona.

La Superilla Barcelona y la actuación a micro escala

El proyecto SB impulsa la verificación masiva de las calles del Ensanche de Barcelona. Se pretende convertir distintas calles y encrucijadas de este distrito en ejes verdes y plazas, una área caracterizada por ser polifuncional (residencia, servicios y comercio conviven en el plano horizontal y vertical). A nivel socioeconómico, los residentes se caracterizan por una renta familiar disponible que alcanza el 100-150% de la mediana metropolitana (Área Metropolitana de Barcelona, 2020). A pesar de que, desde 2016, ya se encuentran en funcionamiento en Barcelona distintas Superillas (Poble Nou, Sant Antoni, Hostafrancs, Gràcia, Horta, entre otras) (Figura 2), las ideas analizadas se centran en las del proyecto del ámbito del Ensanche (Figura 3). Estas ideas ya no se articulan a partir de los ámbitos originales de 400 x 400 metros, equivalente a 9 manzanas del Ensanche, sino que se basan en calles y plazas (Rueda Palenzuela, 2021).

El proyecto Superilla Barcelona es un ejemplo de política urbana basada en la proximidad a los vecinos que se engloba dentro de la idea genérica de ciudad de los 15 minutos, tal y como afirmó la alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, durante la clausura de las *Jornades Superilla Barcelona. La ciutat després de la COVID* celebradas durante los 5, 6 y 7 de octubre de 2021: “Y qué es la ciudad de los 15 minutos de París sino un proyecto como el Superilla Barcelona? Los nombres cambian, pero los horizontes son los mismos para todas las ciudades pioneras” (Ajuntament de Barcelona, 2022). Este proyecto refleja cómo el ámbito de actuación para construir el espacio urbano es aún más pequeño que el barrio, es micro-local. Tal como aparece en la página web del proyecto (Ajuntament de Barcelona, 2022), este aspecto se comprueba cuando se afirma que se quieren crear unos espacios públicos que otorguen “prioridad al peatón para conseguir que las calles puedan ser espacios de encuentro

Figura 2

Aspecto de la Superilla del Poblenou de Barcelona, la primera que entró en funcionamiento en el año 2016.

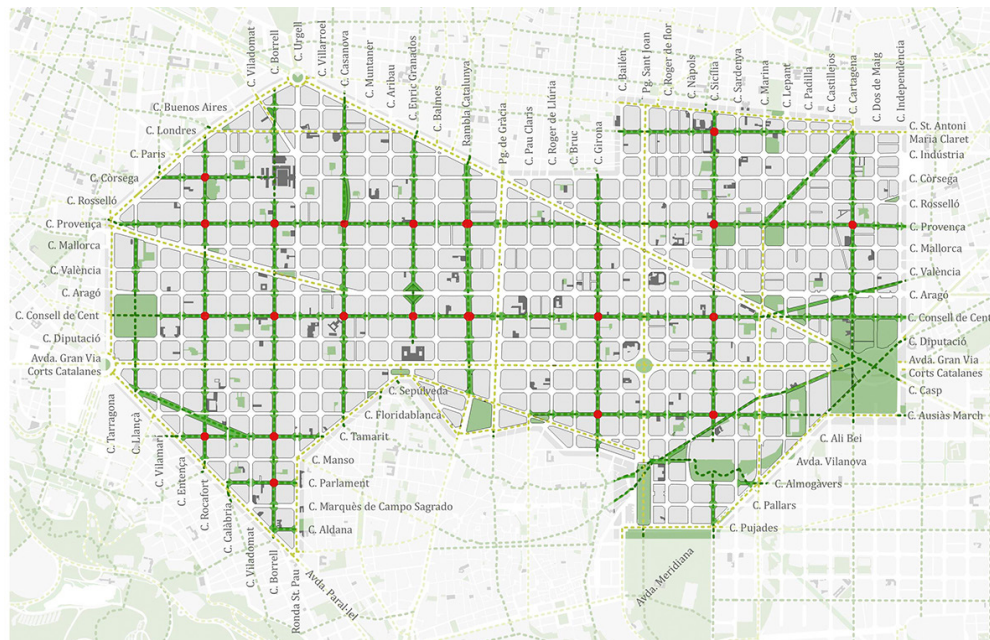


Fuente: Elaboración propia, 19 de febrero de 2021.

y recreo”. Estos lugares a la vez son “lugares de encuentro más seguros y con menos contaminación”, los cuales servirán para fomentar la vida en la calle, la movilidad sostenible y el comercio de proximidad (Ajuntament de Barcelona, 2022). La Superilla Barcelona es un proyecto que “pone a las personas en el centro de todo” (Ajuntament de Barcelona, 2022), significando una nueva infraestructura ambiental, dónde la calle está diseñada para fomentar la vida cotidiana en el espacio público y estimular el comercio de proximidad, en el momento en que también se reduce el ruido y la contaminación. Estos aspectos pueden ser observables en las representaciones gráficas de las calles (Figura 4). También se desprende una lectura fragmentada de la ciudad en el momento en que el concepto *calle* desaparece del proyecto, tan importante para el Pla Cerdà, el Pla Macià o el urbanismo olímpico. La calle es intrínseca al espacio público y claramente relacionada con las infraestructuras de movilidad en el proceso de estructuración de la ciudad. En el proyecto SB, se utiliza el concepto *eje verde*. La

Figura 3

Ejes, corredores, espacios verdes y plazas (rojo) del proyecto Superilla Barcelona



Fuente: Superilla Barcelona, Ajuntament de Barcelona (s.f.a).

idea del proyecto es que “todos los vecinos (del Ensanche) tengan un eje verde a una plaza a menos de 200 metros” (Ajuntament de Barcelona, 2022).

En medio de la creciente operatividad de la hipótesis de la *retail-less city*, la Superilla Barcelona pretende dinamizar el *comercio de proximidad* desde el urbanismo aumentando la visibilidad de las fachadas y escaparates que significará la reducción de automóviles en los ejes. La estructuración de las actividades comerciales y de servicios desde una lectura meramente barrial y absoluta, que busca borrar la posición relativa del lugar, y consecuentemente su centralidad, es articulada a partir de la herramienta urbanística que ofrece el Plan Especial de Usos. Estos planes pretenden limitar determinados usos en los bajos comerciales, especialmente una “excesiva” concentración de bares y restaurantes, tal y como ha pasado en la calle Enric Granados desde que esta fue peatonalizada. El Plan de Usos de la Superilla Barcelona fue aprobado el 6 de marzo de 2022 y regula los usos de las zonas del distrito del Ensanche que actualmente no disponían de plan (Antiga i Nova Esquerra de l’Eixample, Dreta de

l'Eixample, la Sagrada Família, i el Fort Pienc) integrando los planes ya aprobados de los otros barrios del distrito: Sant Antoni (2018), Girona (2020) y Paral·lel (2019).

El análisis crítico de las ideas y los principios que vehiculan la Superilla Barcelona permite identificar cierta similitud con las que se utilizan para promocionar áreas residenciales cerradas de las periferias urbanas de muchas ciudades, especialmente de América Latina. Los valores que impulsan este tipo de promociones urbanas se relacionan con el retorno a la naturaleza, la seguridad, la autosuficiencia, la tranquilidad, el ecologismo, la salud, el papel de la comunidad, el espacio para juego infantil, la recuperación de la sociabilidad y la autenticidad (Sposito y Góes, 2013). En este punto es importante preguntarse si el derecho a la ciudad que vehicula las áreas residenciales cerradas de la periferia y el proyecto Superilla Barcelona son iguales. Mientras en el caso de los primeros, se trata de promociones privadas en las que se limita el acceso a cualquier persona que no viva en ellos; en el segundo caso, el espacio es de titularidad pública y se basa en la restricción del acceso al tránsito motorizado.

Se produce una paradoja, y es que el papel dominante de la escala del barrio en el proceso de articulación del proyecto Superilla en un contexto de creciente desaparición de las actividades comerciales en la calle apunta hacia un modelo de ciudad más parecido al de Le Corbusier que al de Jane Jacobs. Este hecho es sorprendente si

Figura 4

Comparativa entre la calle Compte Borrell (14/06/2022), izquierda, y la representación gráfica de la misma calle como eje verde del futuro, derecha.



Fuente: Elaboración propia y Ajuntament de Barcelona (s.f.b).

se tiene en cuenta que las tesis sobre la ciudad de la publicista norteamericana siempre han servido de armadura intelectual para la Superilla Barcelona.

Dentro de la historia del urbanismo de Barcelona, el proyecto SB significa un empequeñecimiento de la escala de la actuación. Así, mientras los principales planes urbanísticos de Barcelona (Pla Cerdà, Pla Macià, Plan General Metropolitano y reforma olímpica) significaron un cambio de escala en la planificación, el actual proyecto queda limitado a la escala micro-local. En contraposición, la ciudad-región se ha expandido mucho más allá de los límites de la metrópolis industrial y el fenómeno urbano es planetario. Barcelona, en cierta forma, deja de querer tener una función de capitalidad regional y nacional, y sólo se transforma en beneficio de la escala micro-local a partir de afrontar los principales retos globales.

Conclusiones

Se ha analizado el proyecto Superilla Barcelona desde la perspectiva de las importantes transformaciones que ha experimentado la planificación urbana a lo largo de las últimas cuatro décadas relacionadas con el neoliberalismo y la desregulación del estado fordista-keynesiano. A la vez, se ha hecho referencia a la historia del urbanismo de Barcelona, para plantear si existe o no continuidad entre los distintos planos. Este hecho ha permitido entender la Superilla Barcelona como un proyecto que ejemplifica: (1) la creciente fragmentación de la planificación urbana, (2) la puesta en valor de la escala micro-local frente la metropolitana, (3) la aproximación a las decisiones a comunidades de residentes muy reducidas y (4) la pretención de resolver retos globales desde la escala local.

La crisis del comercio en ciudades como Barcelona plantea la hipótesis de ciudades sin comercio, la *retail-less city*. A pesar de que esta hipótesis presenta una fuerte relación con la reestructuración global del sector de la distribución, el proyecto Superilla pretende solucionar este reto desde el urbanismo. Este hecho plantea otra vez el viejo debate urbano, muy presente en Barcelona, sobre quién transforma las ciudades (¿arquitectos, sociólogos, economistas, ingenieros, geógrafos?). No obstante, frecuentemente nos olvidamos que es el mercado el que tiene más poder de transformar nuestros espacios urbanos. Los capitalistas aprovechan por sus intereses

la fragmentación municipal y la incapacidad de generar gobiernos metropolitanos. Teniendo en cuenta esta consideración, para evitar la desertización comercial generalizada de las ciudades, las soluciones tienen que pasar por restricciones a la operación desacomplejada de los grandes oligopolios empresariales del comercio *online*. En caso contrario, la sofisticación y el diferencial tecnológico-logístico, con el que operan las grandes empresas, condena al comercio en las ciudades a cerrar. A la vez, el aumento de la renta comercializable de los consumidores pasa a ser también un elemento clave de dinamización del comercio en las calles,

La perspectiva metropolitana permitiría sobre todo tener una visión más integrada de la ciudad real, iluminándose las crecientes contradicciones sociales, económicas y políticas, que desde una escala micro-local son imposibles de ver. Desde la escala metropolitana, por un lado, se observa cómo la apuesta política por el comercio de proximidad en todo el municipio de Barcelona, significa la negación de la centralidad del lugar a una escala metropolitana y nacional. Por otro lado, se comprueba cómo mientras se hacen políticas para promocionar el comercio de proximidad, se permite la construcción de múltiples centros logísticos de empresas como Amazon, que profundizan su papel estructurador del espacio urbano y afectan negativamente el comercio a pie de calle en las ciudades.

Por último, es importante remarcar que las comunidades locales que articulan los barrios se contraponen a la ciudad. Las ciudades son realidades sociales que van mucho más allá de la suma de áreas residenciales autosuficientes. La defensa de estas comunidades micro locales a la vez vehicula una parte muy importante del odio tradicional a la ciudad: ruido, contaminación, densidad, pobreza, desconocidos, etc. En el contexto de emergencia comercial, y teniendo en cuenta el papel fundamental que ejercen los vecinos y la escala local en la articulación de la Superilla Barcelona, ¿puede ser que la Superilla Barcelona se parezca al modelo de suburbio residencial de Le Corbusier? Si a este hecho, le añadimos la idea de un barrio autosuficiente y basado con su propio comercio, ¿hasta qué punto el modelo urbano de la Superilla Barcelona se parece al de los barrios cerrados de las periferias de las ciudades latinoamericanas?

Referencias bibliográficas

- AJUNTAMENT DE BARCELONA. (2014). “Cens d’activitats econòmiques en planta baixa de la ciutat de Barcelona” (en línea). *Open Data BCN*, Catàleg de datasets. Recuperado el 13 de octubre de 2022 de <https://opendata-ajuntament.barcelona.cat/data/ca/dataset/cens-activitats-comercials>.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA. (2016). “Cens d’activitats econòmiques en planta baixa de la ciutat de Barcelona” (en línea). *Open Data BCN*, Catàleg de datasets. Recuperado el 13 de octubre de 2022 de <https://opendata-ajuntament.barcelona.cat/data/ca/dataset/cens-activitats-comercials/resource/18cbddda-ad3f-41b8-8229-064f0faa930b>.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA. (2019). “Cens d’activitats econòmiques en planta baixa de la ciutat de Barcelona” (en línea). *Open Data BCN*, Catàleg de datasets. Recuperado el 13 de octubre de 2022 de <https://opendata-ajuntament.barcelona.cat/data/ca/dataset/cens-activitats-comercials/resource/c897c912-0f3c-4463-bdf2-a67ee97786ac>.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA. (2022). “Hacia la Supermanzana Barcelona” (en línea). *Ajuntament e Barcelona*, Superilles. Recuperado el 16 de noviembre de 2022 de <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/>.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA. (s.f.a). “Supermanzanas crece en el Eixample” (en línea). *Ajuntament de Barcelona*, Superilles. Recuperado el 17 de octubre de 2022 de <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/superilla/eixample>.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA. (s.f.b). “Así seran los nuevos ejes verdes y plazas del Eixample” (en línea). *Ajuntament de Barcelona*, Superilles. Recuperado el 17 de octubre de 2022 de <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/content/asi-seran-las-nuevas-plaza-y-ejes-verdes-eixample>.
- ALBERCH I FUGUERAS, Ramón; GIRALT I RADIGALES, Jesús (Dirs). (2006). *Enciclopèdia de Barcelona*. Enciclopèdia Catalana.
- ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA. (2020). “Desigualtat i vulnerabilitat social a Barcelona i el seu entorn metropolità”. Àrea Metropolitana de Barcelona.
- BERNARDOS, Gonzalo; ALUJAS, Joan; BUSCÀ, Eduard; FRAGO, Lluís. (2020). *Viladecans: Una història de èxit*. Editorial Milenio.
- BORJA, Jordi. (2009). *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*. Editorial UOC.

- BRENNER, Neil. (2014). *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Jovis.
- BRENNER, Neil. (2019a). *New Urban Spaces: Urban Theory and the Scale Question*. Oxford. <https://doi.org/10.1093/oso/9780190627188.001.0001>.
- BRENNER, Neil. (2019b). “Competitive City-Regionalism and the Politics of Scale”. En *New Urban Spaces: Urban Theory and the Scale Question* (pp. 206-232). Oxford. <https://doi.org/10.1093/oso/9780190627188.003.0006>.
- CACHINHO, Herculano; PAIVA, Daniel. (2021). “The Enactment of Fast and Slow Time Regimes by Urban Retail and Consumer Services”. *Annals of the American Association of Geographers*, 111(7), 2005-2022. <https://doi.org/10.1080/24694452.2020.1863767>.
- CARRERAS, Carles; FRAGO, Lluís; MONTESINOS CIURÓ, Eduard. (2021). “Rescaling Retail and Consumption in the Contemporary Barcelona Area”. *Bollettino Della Società Geografica Italiana*, 3, 37-49. <https://doi.org/10.36253/bsgi-994>.
- CARRERAS, Carles; DOMINGO, Jordi; SAUER, Carmen. (1990). *Les Àrees de concentració comercial de la ciutat de Barcelona: Barcelona ciutat de compres*. Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona.
- CARRERAS, Carles. (2003). *Atles comercial de Barcelona*. Ajuntament de Barcelona.
- CARRERAS, Carles; FRAGO, Lluís. (2022). “Could a Retail-less City Be Sustainable? The Digitalization of the Urban Economy against the City”. *Sustainability*, 14(8), 4641. <https://doi.org/10.3390/su14084641>.
- CARRERAS, Carles; FRAGO, Lluís; MONTESINOS, Eduard; MORCUENDE, Alejandro. (2019). “Consumo y comercio en Barcelona. Actualidad y tendencias”. En Lida Viganoni (Ed.). *Commercio e consumo nelle città che cambiano: Napoli, città medie, spazi esterni* (pp. 101-150). Franco Angeli.
- CARRERAS, Carles; PACHECO, Susana Mara Miranda. (2009). *Cidade e Comércio: A rua comercial na perspectiva internacional*. Armazém das Letras.
- CAVOTO, Gabriele. (2014). *Demalling: Una risposta alla dismissione commerciale*. Maggioli Editore.
- CERDÀ, Ildefonso. (1867). *Teoría general de la urbanización: y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Imprenta Española.

- D'ALESSANDRO, Libera; SOMMELLA, Rosario; VIGANONI, Lida. (2016). "Malling, Demalling, Remalling? Mutamenti e nuove pratiche del commercio e del consumo nell'Area Metropolitana di Napoli". *AGEI - Geotema*, 51, 71-77. <http://hdl.handle.net/11574/171162>
- DANYLUK, Martin. (2018). "Fungible Space: Competition and Volatility in the Global Logistics Network". *International Journal of Urban and Regional Research*, 43(1), 94-111. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12675>.
- DELAGE, Matthieu; BAUDET-MICHEL, Sophie; FOL, Sylvie; BUHNIK, Sophie; COMMENGES, Hadrien; VALLÉE, Julie. (2020). "Retail Decline in France's Small and Medium-sized Cities over Four Decades. Evidences from a Multi-level Analysis". *Cities*, 104, 102790. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102790>.
- EGGIMANN, Sven. (2022). "The Potential of Implementing Superblocks for Multifunctional Street Use in Cities". *Nature Sustainability*, 5, 406-414. <https://doi.org/10.1038/s41893-022-00855-2>.
- FAINSTEIN, Susan S. (2010). *The just city*. Cornell University Press.
- FLORIDA, Richard. (2005). *Cities and the Creative Class*. Routledge.
- FRAGO, Lluís; MARTINEZ-RIGOL, Sergi. (2016). "Las utopías urbanas del siglo XIX, herencias y carencias: La carencia social frente a la herencia técnica". (en línea). *XIV Coloquio Internacional de Geocrítica. Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro*. Recuperado el 14 de octubre de 2022 de <http://www.ub.edu/geocrit/xiv-coloquio/indice-xiv-coloquio.htm>.
- FRAGO, Lluís. (2011, 4 de mayo). *La metamorfosi del centre a les capitals comarcals: entre tradició i postmodernitat*. (Tesis Doctoral, Departamento de Geografía Humana de la Universitat de Barcelona, España). Recuperado el 14 de octubre de 2022 de <http://hdl.handle.net/2445/42011>.
- FRAGO, Lluís. (2015). "Logística y reestructuración metropolitana en el área de Barcelona". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 19(523), 1-24. <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/15126>.
- FRAGO, Lluís. (2021). "Impact of COVID-19 Pandemic on Retail Structure in Barcelona: From Tourism-Phobia to the Desertification of City Center". *Sustainability*, 13(15), 8215. <https://doi.org/10.3390/su13158215>.

- FRAGO, Lluís; GRAZIANO, Teresa. (2021). “Public Space and the Green City: Conflictual Narratives of the Superblock Programme in Poblenou, Barcelona”. *Journal of Urban Regeneration and Renewal*, 15(1), 113-128.
- GASCA ZAMORA, José; OLIVERA MARTÍNEZ, Patricia (Coords). (2017). *Ciudad, comercio urbano y consumo: Experiencias desde Latinoamérica y Europa*. Instituto de Investigaciones Económicas. UNAM.
- GATCPAC. (1934) “Nuevo trazado de calles a base de un módulo de 400x400m” (en línea). *Any Cerdà*, Archivo Cerdà. Recuperado el 14 de octubre de 2022 de <http://www.anycerda.org/web/es/arxiu-cerda/fitxa/nou-tracat-de-carrers-a-base-d-un-modul-de-400x400m/467>.
- GUIMARÃES, Pedro Porfirio Countinho. (2019). “Shopping Centres in Decline: Analysis of Demalling in Lisbon”. *Cities*, 87, 21-29. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.12.021>.
- HARVEY, David. (1982). *The Limits to Capital*. Basil Blackwell.
- HARVEY, David. (2014). *Seventeen Contradictions and the End of Capitalism*. Profile Books.
- JACOBS, Jane. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.
- JACOBS, Jane. (1970). *The Economy of the Cities*. Vintage.
- JAMESON, Fredric. (1991). *Postmodernism, or, The Cultural Logic of Late Capitalism*. Duke University Press.
- JAYNE, Mark. (2006). *Cities and Consumption*. Routledge.
- JESSOP, Bob. (2002). “Liberalism, Neoliberalism, and Urban Governance: A State-Theoretical Perspective”. *Antipode*, 34(3), 452-472. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00250>.
- LEFEBVRE, Henri. (1970). *La Revolution Urbaine*. Gallimard.
- MIRÓ I ACEDO, Ivan. (2018). *Ciutats cooperatives: Esbossos d’una altra economia urbana*. Icària.
- MORENO REDÓN, Sergio. (2011, 15 de noviembre). *Análisis teórico y aproximación práctica a las relaciones entre ciudad y comercio: El caso de la producción, venta y consumo de libros en Barcelona*. (Tesis Doctoral, Departamento de Geografía Humana de la Universitat de Barcelona, España). Recuperado el 14 de octubre de 2022 de <http://hdl.handle.net/2445/42010>.

- MORENO, Carlos. (2020). *Droit de cité: De la “ville-monde” a la “ville du quart d’heure”*. De l’Observatoire.
- MUELLER, Natalie; ROJAS-RUEDA, David; KHREIS, Hannen; CIRACH, Marta; ANDRÉS, David; BALLESTER, Joan; BARTOLL, Xavier; DAHER, Carolyn; DELUCA, Anna; ECHAVE, Cynthia; MILÀ, Carles; MÁRQUEZ, Sandra; PALOU, Joan; PÉREZ, Katherine; TONNE, Cathryn; STEVENSON, Mark; RUEDA PALENZUELA, Salvador; NIEUWENHUIJSEN, Mark. (2020). “Changing the Urban Design of Cities for Health: The Superblock Model”. *Environment International*, 134, 105132. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105132>.
- PECK, Jamie. (2014). “Cities beyond Compare?”. *Regional Studies*, 49(1), 160-182. <https://doi.org/10.1080/00343404.2014.980801>.
- PÉREZ, Katherine; PALÈNCIA, Laia; GÓMEZ-LEON, Brenda Biaani. (2021). “Environmental and Health Effects of Superblocks in Barcelona. Salut Als Carrers (Healthy Streets) Project”. *Journal of Transport & Health*, 22, 101192. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2021.101192>.
- PHILIPPOSE, Stanley. (2019). *Retail Apocalypse: The Death of Malls Retailers & Jobs*. Publicación independiente.
- PIRENNE, Henri. (1969). *Medieval cities: Their origins and the revival of trade*. Princeton University Press.
- RODRIGUEZ-REY, Daniel; GUEVARA, Marc; LINARES, Ma. Paz; CASANOVAS, Josep; ARMENGOL, Jan M.; BENAVIDES, Jaime; SORET, Albert; JORBA, Oriol; TENA, Carles; PÉREZ GARCÍA-PANDO, Carlos. (2022). “To What Extent the Traffic Restriction Policies Applied in Barcelona City Can Improve Its Air Quality?”. *Science of the Total Environment*, 807, 150743. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2021.150743>.
- RUEDA PALENZUELA, Salvador. (2021). “Superblocks Base of a New Model of Mobility and Public Space. Barcelona as an Example”. En Roger Vickerman (Ed.). *International Encyclopedia of Transportation*. Vol. 7. (pp. 249-257). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10709-2>.
- SANCHEZ, Joan-Eugeni. (2008). “Gobernanza desde la óptica del poder y las escales”. En Glória Yañez Warner, Arturo Orellana, Óscar Figueroa y Federico Arenas. (Eds.). *Ciudad, poder y gobernanza* (pp. 21-52.). Pontifica Universidad Católica de Chile.

- SANTOS, Milton. (1990) *Metrópole corporativa fragmentada: o caso da São Paulo*. Secretaria de Estado da Cultura.
- SANTOS, Milton. (1996). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. Hucitec.
- SILVEIRA, Maria Laura; BERTONCELLO, Rodolfo; DI NUCCI, Josefina (Coords). (2020). *Ciudad, comercio y consumo: Nuevas perspectivas para su estudio geográfico*. Café de las Ciudades.
- SMITH, Neil. (1984). *Uneven Development : Nature, Capital, and the Production of Space*. Basil Blackwell.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. (2013). *Espaços fechados e cidades: Insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. Editora UNESP.
- STARICCO, Luca; VITALE BROVARONE, Elisabetta. (2022). “Livable Neighborhoods for Sustainable Cities: Insights from Barcelona”. *Transportation Research Procedia*, 60, 354-361. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.046>.
- THOMPSON, Matthew. (2020). “What’s So New about New Municipalism?”. *Progress in Human Geography*, 45(2), 317-342. <https://doi.org/10.1177/0309132520909480>.
- TOWNSEND, Matt; SURANE, Jenny; ORR, Emma; CANNON, Christopher. (2017, 8 de noviembre). “America’s ‘Retail Apocalypse’ is Really Just Beginning” (en línea). Bloomberg. Recuperado el 13 de octubre de 2022 de <https://www.bloomberg.com/graphics/2017-retail-debt/>.
- VERDAGUER VIANA-CÁRDENAS, Carlos. (2013). “El campo y la ciudad, áreas de reencontro. Hacia una Nueva Cultura del Territorio”. *Hábitat y Sociedad*, (6), 11-40.
- WATTS, Michael J. (2019). “Reflections on Circulation, Logistics, and the Frontiers of Capitalist Supply Chains”. *Environment and Planning D: Society and Space*, 37(5), 942-949. <https://doi.org/10.1177/0263775819869446>.
- WRIGHT, Erick Olin. (2019). *How to be an Anticapitalist in the Twenty-First Century*. Verso.
- ZOGRAFOS, Christos; KLAUSE, Kai A.; CONNOLLY, James J. T.; ANGUELOVSKI, Isabelle. (2020). “The Everyday Politics of Urban Transformational Adaptation: Struggles for Authority and the Barcelona Superblock Project”. *Cities*, 99, 102613. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102613>.
- ZUKIN, Sharon. (1995). *The Cultures of Cities*. Blackwell Publishers.