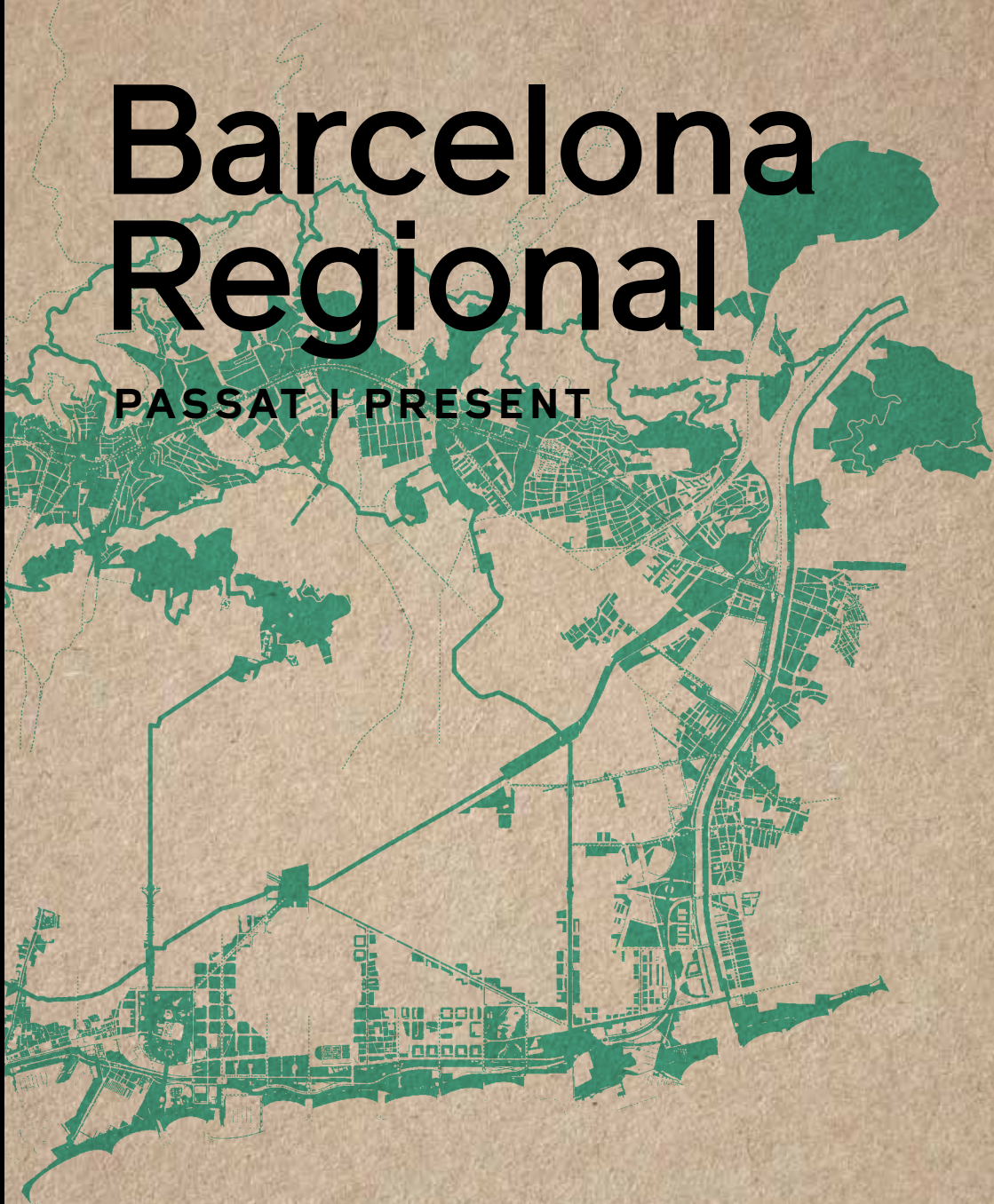


# Barcelona Regional

PASSAT I PRESENT



# Barcelona Regional

PASSAT I PRESENT



6	PRÒLEG	La perspectiva de Barcelona Regional	JANET SANZ
8	INTRODUCCIÓ	Presentats	JOSEP BOHIGAS
18		Conèixer l'oca	CARLES COLS

## 40 AGÈNCIA

42		La creació de Barcelona Regional	RAMON GARCÍA-BRAGADO
50		Idees	MIQUEL SODUPE
54		Gràcies	WILLY MÜLLER

## 58 EQUIPS

60		Barcelona Regional és...	
70		Els berramites	CARLES COLS
80		Dades 2018	

## 82 LÍNIA DEL TEMPS

### 88 TREBALLS

90		Fruits	JUAN CARLOS MONTIEL
----	--	--------	---------------------

### 102 INTRA-RONDES

### 146 TERRITORI RONDES

### 216 EXTRA-RONDES

### 246 INTERNACIONALS

262		Futurs	JOSEP BOHIGAS
-----	--	--------	---------------



Al llarg dels textos es remarquen als laterals alguns enllaços a altres pàgines del capítol Treballs, amb les quals hi ha una relació de contingut. En el text ve marcat amb una fletxeta negra (↗).

# La perspectiva de Barcelona Regional

## JANET SANZ

Quarta Tinenta d'Alcaldia de Barcelona i  
Vicepresidenta de Barcelona Regional (2015- )

La col·laboració inicial entre els equips municipals i Barcelona Regional (BR) s'ha anat eixamplant i intensificant d'una manera progressiva al llarg d'aquests anys, cosa que ha enriquit l'elaboració dels plans i les polítiques públiques que implementem a la ciutat. De la mateixa manera que les demandes ciutadanes han anat evolucionant i creixent en complexitat al llarg dels anys, BR ha anat incorporant a l'equip professionals de diferents especialitats i l'Ajuntament ha anat adaptant els seus departaments per donar resposta a les dinàmiques urbanes de cada moment. Fins i tot en les seves denominacions: des de l'Àrea d'Urbanisme dels anys vuitanta fins a l'actual Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat. I també en les seves competències: al planejament i les infraestructures s'han afegit les relacions amb el canvi climàtic, la qualitat de l'aire, el soroll o l'urbanisme inclusiu.

Per a l'Ajuntament, que té els equips dedicats fonamentalment a resoldre la gestió del dia a dia dels barris de la ciutat, disposar d'un equip tècnic com el de BR permet confrontar reflexions més enllà de les urgències del present, i més enllà dels límits administratius. Poder contrastar problemàtiques, reptes, idees o visions de la ciutat amb una perspectiva a llarg termini ens permet elaborar polítiques i projectes més eficients i més adequats als problemes d'avui dels ciutadans, i anticipar-nos donant respostes a qüestions importants abans que es transformin en problemes o que degradin l'hàbitat urbà. Són documents que ens han obligat a aixecar la mirada cap a un horitzó en el qual haurem de fer front a reptes inajornables, com és el canvi climàtic, els nous paradigmes de mobilitat, el dret a l'habitatge o els reptes que planteja el turisme, entre d'altres. Poder comptar amb experts en tots aquests temes amb els quals ens enfrontem ha estat una gran ajuda per poder elaborar els diferents plans i les polítiques que se'n deriven.

BR es va crear precisament per abordar reptes que excedeixen els límits estrictes dels temes i els territoris. La seva manera de treballar sovint va més enllà del que

es demana, en part perquè molts dels projectes que se li encarreguen tenen un enunciat obert, que no nega els graus d'incertesa que comporta pensar a llarg termini. Aquesta manera de treballar, més lliure i alliberada del dia a dia, fa que sovint BR et retorni una «llebre» quan li has demanat un «gat», i trepitgi molts terrenys (i algun ull de poll) que no li són propis.

Un dels fronts on també l'Ajuntament ha trobat un suport clau en BR és el treball en territoris fronterers amb els municipis veïns, molts dels quals concentren els barris més vulnerables, socioeconòmicament parlant, de l'àrea metropolitana. La seva situació perifèrica en el passat va fer que les administracions locals no arribessin a resoldre gran part dels problemes que hi havia, situació que ha canviat radicalment amb la consolidació de la Barcelona metropolitana en les darreres dècades. Avui molts d'aquests barris conformen noves centralitats i presenten oportunitats de millora de la cohesió social i la qualitat urbana, uns reptes que només es poden confrontar des de la cooperació i la solidaritat entre municipis. És en aquests casos on la contribució de BR ha estat clau, com per exemple en l'entorn del Besòs, on cinc municipis hem col·laborat per definir una agenda de futur per als 98 barris d'aquest territori: l'Agenda Besòs.

Amb aquests 25 anys d'existència, BR acumula informació que en molts casos ha estat plenament implementada, però que en molts d'altres resta a l'espera de ser aplicada en nous plans. I no només es tracta de propostes, sinó també d'un treball de fons d'aixecament de dades i aplicació de tècniques d'anàlisi que l'ha portat a ser un dels grans proveïdors d'informació per als projectes de la ciutat. La qualitat de l'aire, les dinàmiques litorals, l'índex normalitzat de la vegetació, etc., són algunes de les bases que periòdicament BR actualitza i interpreta. En aquesta sentit, BR és una eina imprescindible en l'elaboració de plans i programes tan innovadors i transcendents per a la ciutat com l'Observatori Metropolità de l'Habitatge, el Pla Especial Urbanístic d'Allotjaments Turístics (PEUAT) o la Modificació del Pla General Metropolità (MPGM) del 30% d'habitatge protegit en sòl urbà consolidat, per incrementar el parc assequible d'habitatge. Aquestes polítiques es basen en una sòlida evidència fonamentada en dades georeferenciades, que BR facilita i processa segons les necessitats canviants dels diferents departaments de l'Ajuntament. Es tracta de modificacions estructurals que de ben segur tindran un impacte en les dinàmiques urbanes del futur més immediat.

Per sobre de tot BR són les persones. Totes aquelles que al llarg d'aquests 25 anys han format part d'aquest gran equip. Persones que són professionals excepcionals i sense els quals Barcelona i la seva àrea metropolitana no seria el que és.



# Present

## 25 anys en alerta permanent

**JOSEP BOHIGAS**

Director general de Barcelona Regional  
(2016–)

••

**«BR ha estat present en les grans transformacions de Barcelona dels últims 25 anys, incorporant canvis metodològics i de contingut en la manera d'afrontar el desenvolupament urbà»**

Que les parelles, les associacions, les empreses o les agències arribin als 25 anys d'existència és un fet memorable que cal celebrar. Les urgències i les transformacions accelerades de la societat i de la vida mateix ens exigeixen reconsiderar dia a dia els sentiments i la pertinença de les aliances passades. Si el que necessitàvem fa 25 anys demanava construccions específiques per afrontar els reptes de llavors, avui, aquests reptes han canviat, i molt probablement les persones que els van detectar i afrontar ara poden no tenir ni la preparació ni la predisposició emocional per autoexigir-se nous compromisos. És per això que, tant els prometatges familiars com els empresarials que aposten per la permanència, han d'edificar-se sobre la convicció de la seva pròpia mutació, certificant dia a dia una constant capacitat d'adaptació. Celebrar 25 anys de qualsevol societat, doncs, és celebrar-ne la seva permanent i tenaç transformació.

Els 25 anys de Barcelona Regional (BR) no són una excepció. El naixement de l'agència es remunta al desembre del 1993, fruit d'una sèrie de realitats vinculades al final de les Olimpíades. BR es va crear amb la voluntat de mantenir l'enorme talent d'un equip tècnic que va aconseguir el miracle d'arribar amb qualitat i a temps a la transformació urbana més important de la història recent de la ciutat. La flamant agència va néixer amb dues missions consecutives: d'una banda, avançar amb els múltiples projectes pendents, i de l'altra, reprogramar nous reptes urbans, a cavall del model d'èxit de les Olimpíades. Pensant en gran, incorporant projectes metropolitans que pretenien mantenir les expectatives de la ciutadania allà on els Jocs les havien deixat.

La planificació de l'arribada del tren d'alta velocitat a la Sagrera ↗, la recuperació ambiental del riu Besòs ↗, la transformació del litoral de llevant, el Fòrum ↗, l'ampliació de l'aeroport, del port, el desviament del Llobregat ↗, etc., són alguns dels projectes estratègics que BR entoma en els seus inicis, als quals s'ha afegit molts d'altres amb accents variats, que donen resposta a les noves sensibilitats i als diferents enfocaments polítics. La trajectòria de BR en aquest quart de segle discorre en paral·lel a la història de Barcelona, incorporant canvis metodològics i de contingut en la manera d'afrontar el desenvolupament urbà. Si en els seus inicis l'agència pivotava principalment en la implementació de les infraestructures, amb el temps aquest interès ha basculat cap a una emergent capacitació mediambiental i l'atenció de les creixents urgències socials.

### TRANSGRESSIÓ, EQUILIBRIS I CAPACITAT D'ADAPTACIÓ

En aquest sentit, BR ha transgredit límits (tècnics i polítics) i s'ha adaptat als canvis, evolucionant cap a una organització més complexa i rica en disciplines. Una evolució que ja estava prevista en el seu agosarat nom original: Barcelona Regional. L'agència la creen l'alcalde Pasqual Maragall i l'arquitecte Josep Anton Acebillo amb la idea d'anar més enllà de la mateixa ciutat de Barcelona, condicionant les polítiques en complicitat amb la resta de municipis metropolitans. Una voluntat que és conseqüència directa de la malaurada dissolució

↑ 178, Pla Delta.

↑ 193, Fòrum.

↑ 150, Recuperació ambiental del riu Besòs.

↑ 104, Sagrera.

de la Corporació Metropolitana de Barcelona per part del Govern de la Generalitat el 1987. Aquesta pèssima decisió política va escapar la governança metropolitana i va provocar una reacció positiva per part de l'Ajuntament de Barcelona de mantenir un cos tècnic d'alta qualitat per poder seguir coordinant els projectes estratègics de l'emergent i vigorosa metròpoli.

••  
**«BR ha transgredit límits (tècnics i polítics) i s'ha adaptat als canvis, evolucionant cap a una organització més complexa i rica en disciplines»**

BR és, per tant, un instrument de l'Administració local (Ajuntament i Àrea Metropolitana de Barcelona) per treballar aspectes on les ciutats superen els seus límits territorials, però també els organitzatius (entre departaments estancs), administratius (entre administracions locals, regionals o estatals), entre disciplines (enginyeria, urbanisme, medi ambient, mobilitat, habitatge...), temporals (curt, mitjà i llarg termini), d'escala o fins i tot algunes limitacions conceptuais i comunicatives (model de ciutat, relat, etc.). Es podria sostenir que BR opera en tots aquests territoris fronterers complexos. Aquesta situació, fràgil i fèrtil alhora, li ha permès desenvolupar una alta capacitat d'adaptació en espais on probablement les administracions tenen més dificultats d'integrar mirades estratègiques a causa de la ineludible atenció a les urgències del dia a dia.

Portant-ho al símil biològic, BR és com una ameba, ja que té la capacitat de digitar en funció de les necessitats. En determinats moments pot esdevenir més un think tank, o enginyeria, o despatx d'arquitectura, o consultoria. Fins i tot, en alguns casos, pot ser-ho tot, com ha estat en el riu Besòs, per exemple, on s'ha treballat en totes les fases i en diversos moments. Projectes al Territori Besòs ↗ que van des de la recuperació ambiental de la llera i del parc fluvial ↗ al 1997, on es va encarregar de la part executiva i la direcció d'obres, fins a l'actual Agenda Besòs ↗, que articula 130 projectes de tota mena i escales que milloren els barris que s'hi aboquen.

I si ho portem al símil militar, BR també podria definir-se com un cos d'elit preparat per abordar projectes d'alta complexitat i trans-

↗ 159, Agenda Besòs.  
 ↗ 150, Projecte de recuperació ambiental del riu Besòs.

↗ 148, Besòs.

versalitat disciplinària. Recordo que Josep Anton Acebillo la definia com la «guàrdia pretoriana» dels alcaldes metropolitans, a qui acompanyaven quan havien d'enfrontar-se amb arguments tècnics als equips homòlegs del Ministeri o de la Generalitat. No fa gaire el mateix Acebillo ens recordava orgullós: «Maragall, no negociava mai amb el Ministeri sense anar armat d'una bona proposta de BR sota el braç».

••  
**«La gran amplitud de temes que es tracten i la curiositat dels equips, mantenen l'agència en estat d'alerta permanent davant dels nous reptes, les noves metodologies de treball, els darrers avenços tecnològics o les principals discussions teòriques dels temes que s'aborden»**

Tanmateix, aquesta gran capacitat de reflexió, adaptació i reacció que té l'agència sovint ha provocat certs malentesos en el si dels equips tècnics d'altres administracions. Tot i que en els darrers anys aquesta circumstància s'ha suavitzat molt amb altíssims graus de complementarietat i cooperació, BR no deixa ni deixarà mai de trepitjar alguns ulls de poll allà on posa el nas. La gran amplitud de temes que es tracten i la curiositat dels equips, mantenen l'agència en estat d'alerta permanent davant dels nous reptes, les noves metodologies de treball, els darrers avenços tecnològics o les principals discussions teòriques dels temes que s'aborden. Aquest fet pot comportar, en alguns casos, l'apassionada confrontació de mètodes, que s'interpreten com a actes d'una certa competitivitat, o fins i tot arrogància, però que en la majoria de les ocasions són el complement necessari per obrir la perspectiva dels projectes a altres escales, territoris i disciplines.

#### ACCENTS I CONTINUÏTATS. DE L'URBS A LA CIVITAS

Cada lideratge ha aportat nous accents a l'agència, que no són més que reflexos dels profunds canvis de la societat i dels canvis polítics que se'n deriven. Al començament, els projectes de desenvolupament urbà pivotaven a l'entorn de la transformació física de la ciutat, el que els clàssics en deien l'*urbs*, on l'espai públic, les façanes i les grans infraestructures eren els protagonistes visibles i el millor dels escenaris per al desenvolupament de la vida. Un origen i una estratègia que ha donat molt bons rèdits a la projecció de Barcelona

en múltiples indicadors que la situen al capdavant de les llistes de les millors ciutats europees. Amb el temps i el pas de successives crisis, aquest èxit internacional ha acabat emmascarant altres indicadors devastadors sobre les desigualtats, la precarietat, la salut, l'habitatge o el turisme depredador, que han fet que aquesta lectura positiva sobre la realitat física de la ciutat no sigui tan absoluta. La ciutat la fan les pedres, però sobretot la fan les persones, el que els clàssics també en deien la *civitas*.

Les apressants realitats socials que conviuen (o malviuen) dins d'un escenari tan espectacular com el de la nostra ciutat, han estat pràcticament desateses, i fins i tot invisibilitzades, darrere de façanes que s'han posat (massa) guapes per enlluernar visitants i inversors immobiliaris. Afrontar aquestes realitats demana un canvi profund d'estratègies urbanístiques, on se situïn les persones al centre de totes les polítiques de les transformacions, i que obligui a refundar, o com a mínim a fer evolucionar, les eines clàssiques del desenvolupament urbà.

Algunes de les feines que hem fet a BR aquests darrers anys ho certifiquen: el PEUAT ↗, que regula els allotjaments turístics; la MPM del 30% d'habitatge protegit en sol urbà consolidat ↗; la creació de l'Observatori de l'Habitatge (O-HB) ↗; els manuals de l'urbanisme inclusiu, les estratègies pel canvi climàtic dins del Pla Clima ↗ de l'Ajuntament de Barcelona; el pla director del cicle de l'aigua de l'Àrea Metropolitana ↗, o l'Agenda Besòs ↗, són treballs molt ambiciosos i de gran transformació, però que no aborden (només) la reconstrucció física d'un àmbit o un projecte d'ús, sinó la transformació profunda i estructural per canviar les regles i dinàmiques dirigides a millorar la qualitat de vida de la gent, garantint el dret a la ciutat i a la metròpoli.

#### UNA CELEBRACIÓ EN DOS VOLUMS: PASSAT I FUTUR

Aquesta publicació vol ser molt més que una memòria institucional dels treballs que BR ha desenvolupat en els darrers 25 anys. Es tracta d'una doble publicació amb un disseny singular que vol destacar el paper de l'agència com a instrument de reflexió i innovació per a l'Ajuntament i l'Àrea Metropolitana de Barcelona. La publicació es

divideix en dos volums que van integrats en una única caixa amb la intenció de, des del present, revisar el passat i projectar-nos cap al futur.

El primer volum (que teniu a les mans) se centra en les persones que han dirigit i treballat a l'agència, i en els projectes més emblemàtics que han desenvolupat durant aquests 25 anys. Alcaldes i Alcaldessa de Barcelona, directores, treballadores i treballadors relaten l'estreta vinculació de BR amb les transformacions de la metròpoli, i com l'agència ha estat capaç d'adaptar-se, incorporant múltiples innovacions metodològiques en la manera de pensar i fer la ciutat. Els més de 2.000 treballs que BR ha desenvolupat en aquests 25 anys ho confirmen, i d'aquests, s'han seleccionat 100 projectes que es presenten sintèticament en forma de fitxes i contextualitzats en una línia del temps.

••  
**«Algunes de les feines que hem fet a BR aquests darrers anys són treballs molt ambiciosos i de gran transformació, però que no aborden (només) la reconstrucció física d'un àmbit o un projecte d'ús, sinó la transformació profunda i estructural per canviar les regles i dinàmiques dirigides a millorar la qualitat de vida de la gent, garantint el dret a la ciutat i a la metròpoli»**

El segon volum vol ser una reflexió oberta del futur de les ciutats metropolitanas, utilitzant el cas d'estudi de les rondes per repensar el seus (d)efectes com a frontera territorial. Un enunciat de múltiples mirades que estructurin un calidoscopi de reptes que s'obren a la reflexió compartida de BR amb altres agents, com són les universitats, professionals externs i fins i tot amb les mirades subjectives de ciutadans i ciutadanes que ens expliquen la seva «íntima» relació amb una autopista urbana que, com a tal, té els dies (o més aviat els anys) comptats.

Us convidem a celebrar-ho amb nosaltres repassant aquests 25 anys passats, i que ens acompanyeu en els 25 anys que tenim per davant. Felicitats i gràcies a totes i a tots els que heu fet possible l'existència i l'evolució d'una agència singular i única que de ben segur continuarà posant el nas, les mans, els caps i l'experiència al servei de la nostra metròpoli i els seus ciutadans.





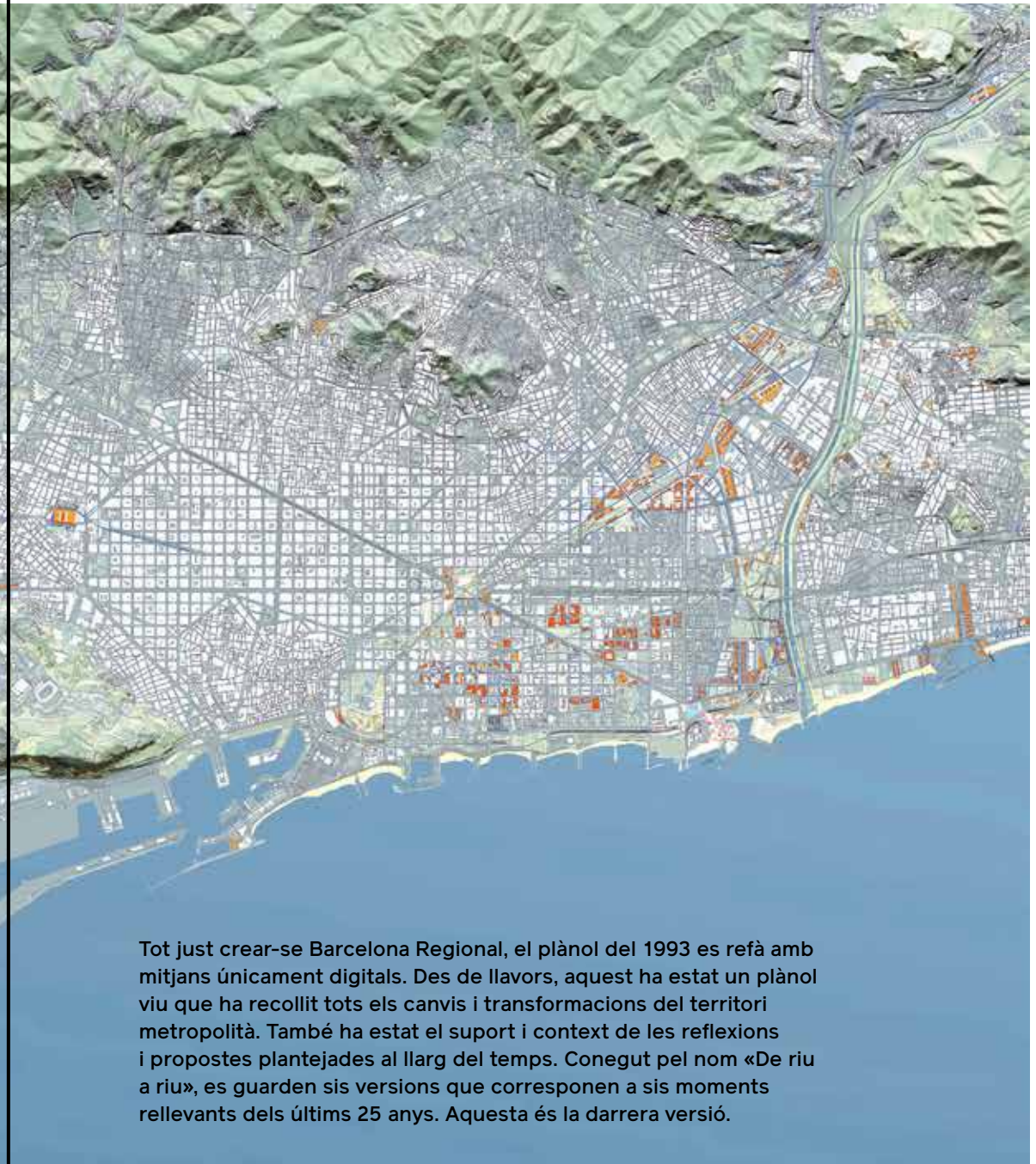
Aquest plànol arriba a Barcelona Regional des de l'Institut Municipal de Promoció Urbanística (IMPU), juntament amb els mobles i el material d'oficina. Amb una *tècnica mixta* –amb mitjans digitals i manuals– el plànol mostra la transformació de la ciutat amb motiu dels Jocs Olímpics en el marc territorial metropolitana.

1993





2018



Tot just crear-se Barcelona Regional, el plànol del 1993 es refà amb mitjans únicament digitals. Des de llavors, aquest ha estat un plànol viu que ha recollit tots els canvis i transformacions del territori metropolità. També ha estat el suport i context de les reflexions i propostes plantejades al llarg del temps. Conegut pel nom «De riu a riu», es guarden sis versions que corresponen a sis moments rellevants dels últims 25 anys. Aquesta és la darrera versió.

# Conèixer l'oca

La paternitat de la Barcelona recent es podria discutir, però la mare és sense dubte BR i acaba de fer 25 anys

**CARLES COLS**

Periodista

••

**«BR és una acumulació excepcional de talent sota un mateix paraigües, una mena d'acadèmia aristotèlica, però de l'enginyeria i l'arquitectura»**

Aquest text ha estat escrit per Carles Cols a partir de les converses mantingudes amb els alcaldes de Barcelona dels últims 25 anys, Joan Clos, Jordi Hereu, Xavier Trias, l'alcaldeessa Ada Colau, i l'arquitecte Josep A. Acebillo, que va rebre l'encàrrec de l'alcalde Pasqual Maragall de posar en marxa Barcelona Regional, i que va ser el seu conseller delegat al llarg de divuit anys. El format, mida i to responen als criteris de l'autor.

Hola! Sí, és una salutació ben poc elegant si no ens han presentat abans, però és el que Barcelona va dir al món durant la cerimònia inaugural dels Jocs Olímpics (JJOO), organitzada sota la batuta de Carles Santos, el Joan Brossa de la música, i amb centenars de ballarins a l'escenari. Era el 25 de juliol de 1992. En aquell moment, Barcelona Regional ni existia. Aquest seria un bon punt de partida per retre homenatge al primer quart de segle de Barcelona Regional, BR pels amics, encara que sembli una onomatopeia d'allò que deia el Don Pésimo de l'Escobar quan tenia fred: «Brrrr!».

Aquell 25 de juliol, BR encara no existia, tret, potser, del cap de Pasqual Maragall. Podríem establir aquella data com el punt de partida d'aquest viatge vital perquè, es parli amb qui es parli, tothom en situa cronològicament el moment germinal a Montjuïc, a les rondes, a la fletxa de Rebollo, a la gran cursa de Fermín Cacho i en la conquesta, per fi, de la façana litoral de la ciutat. Però abans que continuem aquesta història, és de menester retrocedir 20 segles, sobretot per tenir una mica de perspectiva. Som-hi.

En temps de Suetoni, Barcelona no era res de l'altre món. Es limitava a una colònia de segona. Però estava força ben fortificada, això sí. Això va suposar un avantatge evolutiu en comparació amb les altres urbs de més renom d'Hispania. Aquest seria un tema per analitzar en un altre fòrum i en un altre llibre, si a algú li interessa. Ara el que ens ocupa de fa

2.000 anys, no obstant, no és la colònia Iulia Augusta Faventia Paterna Barcino, sinó Suetoni, autor d'una dotzena de biografies excel·lents dels cèsars, totes la mar d'interessants i profundes. Suetoni ho explica tot de Juli Cèsar, fins i tot les conyes que cantava la tropa quan marxava amb el seu general, com ara: «Ciudadans, amagueu les vostres esposes, que venim amb un adúlter calb». En llatí vulgar rimava i tot. Suetoni també és una bona font per identificar les llibertats que es va prendre Shakespeare uns quants segles més tard. Una de les invencions més destacades del dramaturg fou el llarg discurs de Marc Antoni davant del cadàver acoltellat de Juli Cèsar. Aparentment, el que realment va dir foren unes poques paraules insubstancials, tan poca cosa que ni Suetoni es va prendre la molèstia de recollir.

Les biografies sense fonts documentals sòlides no valen res. Aquesta és la qüestió. Són encara millors si es basen en el relat sincer dels seus protagonistes. Aquests són, en part, els fonaments damunt dels quals bastim aquest homenatge merescut a BR, un seguit de xerrades enriquidores amb els alcaldes de Barcelona que aquesta empresa ha conegut durant els seus primers 25 anys de vida, és a dir, Joan Clos, Jordi Hereu, Xavier Trias i Ada Colau. Destaca l'absència de Pasqual Maragall, el punt de partida imprescindible per esculpir el relat. El seu estat de salut, com és sabut, no ens ha permès entrevistar-lo. La seva veu la posa qui va ser, durant una llarga etapa,



el progenitor, la llevadora, el pare putatiu i el responsable de l'èxit adult de BR, Josep Acebillo, un home sens dubte inoblidable, qualificatiu polisèmic que cadascú pot entendre a la seva manera. Abans de seguir, caldria donar-los les gràcies a ell i als alcaldes. Cal advertir, a qui decideixi continuar amb la lectura, que d'Acebillo es reproduiran fragments complets i sense omissions dels seus records perquè el valor biogràfic del que explica queda fora de tota sospita. És possible que en Suetoni tingués el seu Acebillo, la seva font històrica indispensable. I si va ser així, no ho va deixar clar i per escrit. Aquest no serà el cas. Per tant, gràcies a tots.

El més senzill, el més natural i el més previsible quan s'estudia el diari a bord de tot allò que tingué lloc després dels JJOO és que BR, en realitat, no hagués existit. BR era un fet amb molt poques possibilitats de germinar pel que fa als aspectes polítics i administratius. El context el recorda molt bé Joan Clos. Després d'uns bons JJOO, deia, s'acostuma a patir una gran ressaca. La de Montreal va ser sonada. També la de Ciutat de Mèxic. La de Munic, per altres motius, dolorosa. «Altres ciutats s'havien quedat sense relat.» Després d'apagar el peveter, avancen desorientades. Era una mena de llei no escrita. Us demano disculpes per avançar per la comparació, però el Comitè Olímpic Internacional era, abans que Barcelona entrés en escena, com una femella de pregadeu i la ciutat suposadament

agraciada amb la còpula, ai, un mascle. No és necessari recordar com acaba aquesta relació, tot i que, de vegades, molt poques vegades, el mascle sobreviu. Quedaria bé dir que altres ciutats no tenien un Pasqual Maragall al capdavant però, en realitat, el llavors alcalde de Barcelona, després dels JJOO, era un mar de dubtes. «En Pasqual estava preocupat. No sabia què fer. Sospesava si presentar-se o no un altre cop a les eleccions. L'èxit dels JJOO era inqüestionable, però el món havia entrat en una recessió econòmica que, tot i que a Barcelona va ser menys perceptible, pesava com una llosa.» Era alcalde des del 1982 i, en certa manera, veia a l'horitzó que s'havia d'enfrontar al seu rival electoral més dur, ell mateix, o dit d'una manera més precisa, havia de competir contra la imatge idealitzada que d'ell s'havien format els barcelonins. Gabriel García Márquez potser va sentir aquesta mateixa temptació després d'escriure *Cent anys de solitud*. Com se supera aquest Everest literari? Li quedaven a Pasqual Maragall vuitmils per coronar en política municipal? Podria haver deixat el càrrec. Sense ell, és possible que BR no hagués sorgit ni tan sols com una proposta.

••

**«Pasqual Maragall era després dels JJOO un mar de dubtes. No tenia clar si s'havia d'enfrontar al seu rival electoral més dur: la imatge idealitzada que tenien d'ell els barcelonins. BR podria no haver existit»**



Joan Clos i Pasqual Maragall, 2004.

Es diu que quan van atorgar el Nobel de Literatura a Camilo José Cela (coses que passen, què hi farem), García Márquez va enviar un missatge a l'autor de *La Colmena*: «A partir d'ara, Camilo, experimentaràs el més gran plaer del Nobel, no restar pendent de rebre'l». Això li va dir. Potser això és el que va passar als despatxos de la plaça de Sant Jaume, un instant lúcid de desinhibició que comportà la confiança per afrontar el futur com no havien fet altres ciutats olímpiques.

«El nostre primer objectiu era no fer fallida econòmica», recorda Clos, un objectiu assenyat, i tant, però la manera d'assolir-lo, segueix, va ser un pas atrevit. «La reflexió que vam fer en plena recessió

era que necessitàvem un instrument que anés més enllà de Barcelona, que anés del gra petit al gra gran, a la concepció estratègica...» En definitiva, seguir, no aturar-se, donar pas a les olímpades de les infraestructures. *Citius, altius, fortius*, però de l'enginyeria i l'arquitectura. Els JJOO ja havien fet quelcom que no es veia per aquestes contrades des dels temps de la Mancomunitat: les rondes, un repunt urbanístic enorme que unia en un mateix vestit deu municipis de l'àrea metropolitana.

La cita del 92 va fer molt més, és clar. De vegades, la memòria és curta així que, de tant en tant, convé refrescar-la. Clos recorda, i és cert, que abans dels JJOO, una cosa tan quotidiana com trucar



per telèfon a Madrid era una via dolorosa amb calvari al final. O no es podia establir la comunicació o, si s'aconseguia, calia enganxar l'orella a l'auricular. Per tant, el dolor era literal. Aquest obstacle tècnic es va solucionar també abans de BR, gràcies als JJOO, però els obstacles de tipus elèctric, aeroportuari i ferroviari seguien al fitxer de les tasques pendents. L'empatx postolímpic que varen sofrir altres ciutats era un mal antecedent, recorda Clos. Per aquest motiu, i malgrat el mateix, es va posar damunt de la taula quelcom d'atrevit: crear una societat nova participada per diverses administracions i organismes públics, completament al marge de les ja existents, amb el risc que pogués despertar aquells antics recels de feia només quatre anys després d'una gresca parlamentària de les bones que va decapitar la Corporació Metropolitana de Barcelona. Amb el fet que al nou actor en escena se'l bategés amb un nom amb tan poc suc, Barcelona Regional, una mica el zero a l'esquerra de les empreses públiques, hi tenen una mica a veure tots aquells equilibris polítics. Sembla que no s'encenien les alarmes de l'altre costat de la plaça de Sant Jaume. Va ser una epifania, veient-ne els resultats. Hauria estat més coherent, per altra banda, que la criatura nasqués en el si de les estructures metropolitanes ja existents, però, com destaca Clos, eren massa complexes, «molt barroques pel que es pretenia». BR, si seguim amb les comparacions excèntriques, era el Mowgli. Una criatura lliure.

••

**«El nom, Barcelona Regional, és possible que fos un dels grans encerts. Sona a un no ningú. No despertava els vells recels de l'altra banda de la plaça de Sant Jaume»**

De vegades s'afirma (i és molt pesat) que Barcelona no sap créixer ni canviar si no és a cop de grans esdeveniments (1888, 1929, 1992, 2004...) o d'episodis violents (1714, 1835, 1909...). En realitat, l'autèntica trajectòria vital de Barcelona, no la de la Barcelona de dins els límits dels 102 km<sup>2</sup> del seu terme municipal, sinó la mental, molt més extensa, es troba en els moments decisius, en aquells instants en què fora assenyat que tot hagués anat d'una manera diferent i en què, no obstant, el camí escollit fou l'inesperat. Això és el que li va passar a aquesta ciutat, i totalment fora de lloc, quan, evidentment, es va descartar el projecte afrancesat d'Eixample d'Antoni Rovira i Trias i es va imposar la geometria d'Ildefons Cerdà. Això sí que és un moment decisiu dels bons, i tant, i no el que proposava Frank Capra a *Que bonic que és viure*.

Aquest instant germinal de BR, un moment decisiu de cruïlla de camins, el recorda Acebillo des d'una perspectiva diferent però complementària a la de Clos. «Quan van acabar els Jocs Olímpics, molts dels seus actors tècnics, encara que no tots, van buscar i van trobar

llocs de feina excel·lents, però Maragall va advertir que seria greu que el *know how* del 92 no es revertís directament en benefici de l'administració pública.» Si la cita olímpica havia estat el projecte Manhattan de Barcelona, era una pena que els *oppenheimer* de cada disciplina acadèmica tornessin a la seva càtedra sense més, com va fer en el seu moment el pare de la bomba atòmica. Es va valorar, recorda Acebillo, l'alternativa de crear una societat mixta, pública i privada, però fins i tot el fet de descartar aquesta solució per la seva viabilitat legal dubtosa no va esvair els dubtes. Què, com i per a què? Aquestes eren les preguntes que requerien una resposta.

Explica Acebillo que la inspiració es va haver de cercar a l'altre costat de l'Atlàntic. Es varen fixar en els organismes de desenvolupament (*development authorities*) que tenien algunes grans ciutats dels Estats Units. Destacava el de Boston, de gran eficiència i amb una influència esborronadora a l'hora de prendre decisions estratègiques. S'havia de renunciar a la tradició europea en aquest camp que, segons Acebillo, era un motor vell i ineficient. Maragall va fer inclinar la balança d'aquesta decisió, com no podia ser d'altra manera. Només cal evocar el seu currículum acadèmic per comprendre com fou possible que en aquell part inicial de BR els planetes s'alineessin. Maragall es va llicenciar el 1973 en Economia Urbana per la New School for Social Research de Nova York. No li resultava estrany mirar cap a l'oest per cercar la inspiració.

Si algú vol llegir els estatuts fundacionals de Barcelona Regional, deuen parar en alguna banda. Això ja és cosa vostra. El que és interessant s'ha de llegir entre línies i ho explica també Acebillo. «Tàcticament, BR havia de ser una mena de guàrdia pretoriana que permetés a l'alcalde de Barcelona i al govern municipal disposar dels arguments sistèmics i infraestructurals més rigorosos a l'hora de discutir institucionalment noves opcions territorials.» A la seva manera, la construcció de les rondes en motiu dels JJOO va propiciar que Barcelona superés la seva mirada narcisista i introspectiva, que compregués que el seu futur es decidiria cada cop més fora de les fronteres del terme municipal i que, arribat el moment, si un regidor s'asseia, per exemple, amb un alt càrrec del Ministeri de Foment, havia de parlar-li de tu a tu, no en termes de protocol, sinó que havia de ser capaç de dialogar tècnicament en la mateixa llengua. En realitat, així es podria resumir què és BR, una acumulació de talent excepcional sota un mateix paraigües i al servei d'un conjunt d'administracions que, per separat, no tindrien aquesta potència de tret, una mena d'acadèmia aristotèlica, però de l'enginyeria i l'arquitectura, consagrada només a pensar. Però, a pensar què? Totes les Barcelones possibles, que es diu ràpid.

Després ho haurem de tornar a abordar, posar el focus i la lupa en alguns d'aquests futurs anticipats per BR, però per constatar com en va ser d'intel·ligent

aquella decisió presa en aquell moment, val la pena fer un gran salt en el temps, cap aquells cinc anys en què Jordi Hereu fou alcalde de Barcelona, entre setembre del 2006 i juliol del 2011, cronològicament el període en què es va trencar el mirall de la prosperitat econòmica i que els seus fragments només reflectien una crisi imprevista i profunda. Aquesta, en qualsevol cas, no és la qüestió. El que resulta interessant d'aquells cinc anys per a aquest relat no fou la crisi, sinó la cadena de desgràcies que va haver d'afrontar Hereu.

Ja el coneixen. És un polític molt vital, rialler i més quan passen els anys, així que accepta esportivament la comparació. En sec, es va veure a si mateix com Yul Brinner davant de Charlton Heston, desbordat per les deu plagues bíbliques. «Em va tocar viure la gran apagada de juliol del 2007, la duríssima sequera del mateix any, que es va prolongar fins al 2008 quan ja havien atracat els primers bucs cisterna, l'enfonsament de la xarxa de Rodalies, la crisi de l'entrada de l'AVE a Barcelona...» La diferència, tret del penediment posterior que després pagaria car al mar Roig, és que el faraó egipci es va rendir ja que no disposava a palau d'una BR particular que li proposés la manera de combatre la crisi mediam-biental del Nil tenyit de vermell. Hereu, sobre el paper, sí que ho tenia.

Era ben sabut a BR que la malla elèctrica de la ciutat era incompleta, que estava exposada als infortunis des dels temps de Clos com a mínim. Abans dels

JJOO, els talls en el subministrament elèctric eren freqüents. Fins i tot qui els patia els assumia com una cosa inevitable. Les millores en aquesta matèria es van fer perceptibles amb el temps. Ja no hi havia apagades de diversos minuts o, en el pitjor dels casos, d'hores, però el problema seguia latent. Durant un temps, van ser notícia els anomenats micro-talls, interrupcions del subministrament sense gairebé conseqüències en la vida domèstica, però molt preocupants per al sector industrial. El cas és que BR havia diagnosticat perfectament que la malla elèctrica metropolitana era un castell de cartes. La va radiografiar i va redactar un projecte per posar-la al dia ↗, immunitzar-la davant de la catàstrofe. Però BR va haver de ser la Cassandra moderna, que per correspondre l'amor d'Apol·lo com havia promès fou condemnada a que les seves profecies fossin escoltades però mai tingudes en compte.

••

**«BR ha sigut massa vegades una Cassandra moderna, que anticipava les necessitats en infraestructures i a qui no es feia cas»**

El cavall de Troia va entrar a la ciutat aquell juliol xafogós del 2007, quan Hereu era alcalde, i el ciri que es va muntar fou gran com una casa de pagès. Una urbs com Barcelona, paradigma de la vida mediterrània moderna i ciutat exemplar que enamorava el món perquè després dels JJOO no s'havia adormit

↳ 128, Pla de Millora Energètica de Barcelona



Jordi Hereu en un acte amb Paco Candel (assegut a la dreta), 2006.

sobre els llores, en sec ranquejava i requeria la distribució d'autogeneradors de gasoil pels carrers de la ciutat. Les hemeroteques van plenes d'històries sobre què va suposar allò per als veïns de la ciutat. El que potser va passar més inadvertit és que Hereu, el nostre Yul Brynner, no va trigar ni un minut a formular una solució a les companyies elèctriques. La guàrdia pretoriana que havia promès Acebillo a Maragall estava, com sempre, a punt.

Episodis d'aquesta mena han succeït en altres ocasions. Recorda Acebillo, per exemple, que «Barcelona Regional va col·laborar de manera eficaç en la qüestió espinesa de la distància entre les pistes de l'aeroport quan s'analitzava

la seva ampliació, i va fer un estudi complet sobre el que podria ser la futura ciutat aeroportuària com a nucli d'activitats neoterciàries noves, complementàries de les aeronàutiques». Cal destacar que Barcelona no té ni ha tingut mai un regidor d'aeroports. És una matèria que supera l'àmbit territorial i, fins i tot, les seves capacitats. El cos de funcionaris de la ciutat no s'ha pensat per a aquestes fites. BR, segons com es miri, ha fet de regidor a l'ombra.

Val la pena ara fer una aturada al camí i agafar forces per a la lectura. Prometo ara que, més endavant, aquest viatge en la història de BR passarà fins i tot pel mar dels Sargassos, el lloc per on vaguen els

vaixells fantasma, i també per Trieste, on un joveníssim Sigmund Freud va passar l'etapa, literalment, més castrant de la seva vida. Seran dos viatges relacionats amb una altra història amb final feliç de BR. Però abans cal pagar amb gust el peatge d'escoltar l'Acebilló més provocador i que mai parla amb la cotilla política.

Dispara així. «La indefinició incessant sobre la interacció entre Barcelona, l'àrea metropolitana-regional i Catalunya resulta inquietant.» Segueix. «No entenia ni entenc encara com va ser possible que en el segle XIX hi hagués prou capacitat política perquè Sants, Les Corts, Gràcia o Sant Martí de Provençals passessin a conformar la Barcelona que coneixem avui i que avui, en plena globalització i amb tants recursos i tecnologies interactives, no siguem capaços de redissenyar un mapa de Barcelona més en sintonia amb la seva realitat socioterritorial en un context global, opció que no passa necessàriament per l'absorció dels municipis limítrofs.» Acebillo recorda el que molts han oblidat, que hi hagué un dia en què la llavors alcaldessa Manuela de Madre va proposar que la seva ciutat, Santa Coloma de Gramenet, sense perdre la seva identitat, funcionés com una mena d'onzè districte de Barcelona. Aquella proposta no va anar gaire lluny. No va ni arrencar. Al contrari, lamenta Acebillo, com un Guadiana, reapareix de tant en tant la queixa de l'Hospitalet perquè als anys 20 va perdre la seva sortida al mar a favor de Barcelona amb una contraprestació simbòlica, quatre

xavos, quan Alfons XIII li va concedir el títol de ciutat.

Tot això no ve al cas per fer sang, és a dir, per evidenciar que el veïnatge metropolità ha estat durant dècades inapropiat, amb ciutats que literalment han viscut d'esquenes, sinó per fer palès que BR ha estat un taller excel·lent de projectes, a més d'un viver d'estratègies amb què poder recosir territorialment l'àrea metropolitana, regar la llavor que van plantar les rondes olímpiques i, en definitiva, avançar.

••

**«BR ha estat un taller excel·lent de projectes, a més d'un viver d'estratègies amb què poder recosir territorialment l'àrea metropolitana, regar la llavor que van plantar les rondes olímpiques i, en definitiva, avançar»**

«Prioritzem els estudis i les intervencions als punts estratègics més febles de les fronteres municipals», recorda Acebillo. La desembocadura del Besòs i la frontera entre Barcelona i l'Hospitalet per la Gran Via van ser, durant massa temps, una mena d'Alsàcia i Lorena d'aquestes latituds més meridionals, no perquè canviessin de mans després de cada guerra, sinó per la frase que van encunyar els francesos la segona vegada que van perdre aquests territoris a mans dels alemanys. «Pensar-hi sempre, no parlar-ne mai.» Que allò era un disbarat urbanístic era

evident des dels anys 60, sobretot en el cas del Besòs, però que no es pensés en una solució i que no se'n parlés era incompreensible.

BR va contribuir, entre altres actors, a concebre una estratègia. La nova plaça Cerdà ↗, l'ampliació de La Fira a Pedrosa, la supressió de les línies d'alta tensió de la llera del Besòs ↗, la sortida del coma urbanístic de l'àrea del Fòrum... ↗ «El que era important era construir ponts de manera que allà on el caràcter fronterer era molt profund nosaltres el difuminéssim incorporant nous programes funcionals suficientment contundents per establir interacció municipal.» Acebillo és qui parla.

Hi ha (això expliquen els urbanistes sovint i als fets es remeten) una cosa equivalent a una mena de cromosomes de les ciutats, una informació genètica amagada que dicta com han de créixer, si han de ser altes o baixes, rosses o morenes o amb tendència al colesterol. El que diuen concretament aquests especialistes és que les ciutats, llevat que la geografia els ho impedeixi, creixen cap a ponent. Deu ser perquè busquen el sol o per la rotació de la Terra, o per una confabulació internacional que es manté en secret. És igual. Passa. Succeeix. A Barcelona, des de fa segles. L'est era bo per als cemen-tiris. L'oest, per bastir els nous edificis de la ciutat. Fou a BR on, a més d'actuar sobre les cicatrius frontereres, es va prendre la decisió d'equilibrar la càrrega

urbanística, com si Barcelona fou un buc. «Ens va semblar prioritari reequilibrar el desenvolupament entre les àrees de ponent i llevant, fet que ja s'havia formulat inicialment el 1992 amb l'operació de les Glòries, perquè fos una mena de frontissa urbana. Es tractava de reconduir la tendència de moltes ciutats occidentals de dirigir el seu creixement predominantment cap a l'oest i relançar les àrees deprimides de l'est.» D'aquesta manera, i en 60 paraules, condensa Acebillo allò que en essència va ser l'etapa de Joan Clos com arquitecte de la Barcelona contemporània. Alhora que es redefinien, amb la participació ineludible de BR, els grans projectes d'infraestructures del delta del Llobregat ↗, és a dir, es reconfigurava l'oest, es concebia per a l'est un futur fonamentat en el Fòrum ↗, l'estació de la Sagrera ↗, Glòries i la reconversió de l'antic Poblenou industrial en l'actual 22@ ↗.

A mitjans dels 90, per situar els més joves que tinguin aquest llibre entre les mans, hauria estat interessant i revelador sortir al carrer per formular una pregunta. La Diagonal, la gran avinguda de la ciutat, una de les portes d'entrada més espaioses de Barcelona, una ruta comercial molt cotitzada, sobretot entre les places de Francesc Macià i la del Cinc d'Oros, on tenia el seu número 1 postal? Poca gent l'hauria encertat. La Diagonal naixia, amb un marge d'error de poc menys de cent metres, cap als cargols d'Arquimedes de la depuradora del Besòs, en aquella època a l'aire lliure, on es feia la primera fase de drenatge de les

↗ 193, Fòrum. ↗ 150, Projecte de recuperació ambiental del riu Besòs. ↗ 138, Pla Picasso.

↗ 114, 22@ ↗ 104, Sagrera. ↗ 193, Fòrum. ↗ 178, Pla Delta.

aigües residuals. Diuen que un dia s'hi va encallar una vaca. Així era el número 1 de la Diagonal en aquella època. Aquesta és només una anècdota per situar la titànica tasca que BR va dur a terme al llevant barceloní. Titànica però actualment incompleta, avisa Clos. Incompleta i, pitjor encara, mal enfocada, perquè la maledicció de Cassandra segueix pesant sobre aquesta empresa pública. Qui conegui Clos ja sap què vol dir. A la Sagrera. Escoltem-lo una altra vegada.

L'exalcalde proposa un exercici mental, que pensem en Nova York. Allí la tenim, al carrer 42, la Grand Central Station, no només un punt de partida ferroviari vital per a la vida quotidiana de la ciutat, sinó també un plaer per als ulls, en part gràcies a Rafael Guastavino, potser el valencià més admirat a Nova York. Quan va morir, la premsa dels Estats Units el va acomiadar com es mereixia. «Mort l'arquitecte de Nova York.» Aquest era un dels titulars. Clos diu una obvietat, que la Grand Central Station és un referent. És només un nus de comunicacions, però amb una importància icònica internacional a l'alçada de l'Empire State.

Ara, proposa Clos, pensem en unes quantes avingudes més a l'est. És l'altra cara de la moneda, Penn Station, «un cas mal resolt», que no és sinònim d'irresoluble, sinó simplement de mal resolt. «La Sagrera  $\blacktriangleright$  havia de ser la nostra Grand Central Station i avui només és la nostra Penn Station», avisa

Clos. «Les ciutats, adverteix, s'han de construir amb l'ambició amb què es va construir l'Eixample», que no deixa mai d'embadalir si hi pensem amb deteniment. A la Sagrera, BR va planificar una platja de 12 vies i un *hub* (nucli) de transport suburbà de proporcions gegants, el que tindria Barcelona si, per exemple, s'arribés a Granollers en metro, en metro de debò, que no és un dir per dir, explica Clos, sinó que és el que passa en aquests moments a la resta del món. «Es construeix més metro que mai, no aquí, és evident, en altres ciutats i, o som una metròpoli de sis o de set milions d'habitants o no serem res. Només cal veure com s'està transformant Alemanya per entendre-ho.» Queda aquí, negre sobre blanc, l'advertència.

••

**«La Sagrera ha de ser la Grand Central Station de Barcelona i corre el risc de convertir-se en Penn Station.»**

Els plànols d'aquella estació de l'AVE amb una platja de vies copacabanesca dormen, és clar, als calaixos de BR. És una de les tantes Barcelones imaginades i no executades. Aquell projecte, per cert, s'havia de coronar en la seva versió més ambiciosa amb un gratacels de Frank Gehry que ja tenia nom, *la Núvia*. Calia ficar una mica d'imaginació per intuir la silueta femenina d'una versió 10.0 del Colós de Rodes, però és indiscutible que no li mancava ambició,

→ 104. Sagrera



Joan Clos, Frank Gehry i Josep A. Acebillo, 2006.

la mateixa amb què es va construir l'Eixample.

Més d'un eixamplòleg, que n'hi ha, aixecarà ara la mà i recordarà que el projecte de Cerdà era imperfecte, no només perquè va deixar indefinida de manera grollera la frontissa urbanística de la plaça de Catalunya, sinó perquè allà on ell considerava que era l'autèntic centre de la ciutat (a llevant, per cert), a la plaça de les Glòries, va fer allò que el matemàtic Pierre de Fermat va posar en pràctica cap al 1621, va deixar escrita l'existència d'una solució a una equació endimoniada, però no va explicar quina era. La comparació no és gratuïta. Glòries

és el teorema de Fermat de Barcelona. BR podria, quan l'humor ho permeti, organitzar una exposició amb tots els projectes que acumula als seus arxius dedicats a aquest indret. En un d'ells brilla amb llum pròpia el disseny que Zaha Hadid va concebre per a les Glòries.

«Segueix essent l'assignatura urbanística pendent d'aquesta ciutat. Dubto que mai esdevingui una bona plaça. També dubto que pugui ser un parc urbà de debò perquè crec que les seves circumstàncies contextuais, ja des del pla Macià, demanaven la concepció d'una altra categoria d'espai urbà, mes complexa que la plaça o el

parc.» Paraules d'Acebilló, com hauran endevinat. «La zona de Glòries continua essent la cambra dels mals endreços on es poden acumular les activitats més diverses. Els ferrocarrils, les autopistes, els encants..., tot són sistemes àvids per trobar un terreny amorf on establir-se.» Dit d'una altra manera, son *ics* i *i* gregues per aclarir aquesta equació enigmàtica. Només per acabar com es mereix aquest paràgraf, toca afegir un apunt històric. Aquell teorema que Pierre de Fermat va anotar al marge d'un llibre de la seva biblioteca particular, en una pàgina d'un exemplar de l'*Aritmètica* de Diofant d'Alexandria, no va poder ser resolt fins al 1995, 374 anys després. Les Glòries, ostres, apunten maneres.

No és la intenció d'aquest text destacar els entrebancs ni seria honest que ho semblés. La de BR és una història d'èxits tan notables com innombrables. Toca escollir. Dos, per exemple. Qui aquí escriu sent debilitat per ells.

El primer és invisible la major part de l'any, cosa que té mèrit si es tenen en compte les seves dimensions colossals. Recorda Clos, per allò d'encendre l'espelma al sant que correspon, que aquest que ve a continuació fou un suggeriment del professor Josep Maria Begara. Barcelona era una ciutat que s'inundava. Coses del mal ploure de la Mediterrània. No és que Barcelona innovés en la cerca d'un remei. París fou la inspiració, explica Clos. Però a la capital de la llum no para de ploure. Això d'aquí mereix un altre nom i, en conse-

qüència, una solució a mida. La xarxa d'embassaments subterranis de la ciutat (anomenats *dipòsits pluvials* amb un excés d'humilitat) és una obra d'enginyeria que mereix un adjectiu adequat, *intel·ligent*, per exemple. A Hereu, el de les deu plagues, és cert que no el van ajudar a resoldre cap de les crisis que va afrontar. Recordem que llavors el mal era que no plovia però, en 20 anys, els episodis de tempesta torrencials en què els dipòsits han evitat inundacions són dotzenes. Aquests embassaments són aquí, entre aquests dos exemples seleccionats, perquè, a la seva manera, simbolitzen molt bé aquest paper a l'ombra de BR. Els dipòsits comporten literalment enterrar diners. El retorn polític és, quan es perd la memòria col·lectiva sobre la seva existència, entre escàs i nul. Un cop l'any, cert, alguns, tret de si plou, es poden visitar durant el festival arquitectònic Open House, aquest gran invent d'origen anglosaxó. És quan desperten admiració. És inevitable dir d'ells que són catedrals de l'inframon. Ho semblen. És un elogi. El que resulta estrany és que en una ciutat tan sovint plató de cinema cap guionista o director s'hagi adonat que existeixen perquè per revisitar *El tercer home* serien fantàstics.

I una mica més abans d'acomiar-nos. Clos avisa que el canvi climàtic ja és aquí i que s'hauran de calcular un altre cop els períodes de retorn dels dipòsits. Són deures per a BR.

El segon exemple és el que permetrà complir la promesa anunciada uns

paràgrafs enrere. Toca anar al mar dels Sargassos. És un lloc inquietant. D'entrada, és un mar sense costes. És una porció de dimensions indeterminades de l'Atlàntic Nord i un personatge geogràfic d'un fum de novel·les. És l'indret on els grans velers, pel motiu que sigui, de vegades frenats per les algues, acaben convertits en grans vaixells fantasma. En un dels seus contes, l'escriptor uruguaià Horacio Quiroga els va rebatejar com els bucs suïcidants, nom poètic, i tant! Però el que resulta interessant d'aquell indret, des de la perspectiva de BR, és allò que passa en les profunditats del mar dels Sargassos, un indret també literari. El capità Nemo i tot va fer-hi parada i fonda.

••

**«Els cants de sirena de la resurrecció del Besòs van arribar al mar dels Sargassos, a milers de quilòmetres, on neixen les anguiles»**

Allò és el tàlem de les anguiles de mig món. Aquest peix té costums ancestrals. Des del cretaci, recorre milers de quilòmetres per copular, fresar i morir. Això té lloc als Sargassos, més a prop de la costa dels Estats Units que de l'europea. Després, les cries, bressolades pels corrents oceànics, es deixen portar de tornada diversos milers de quilòmetres fins als rius on van viure els seus progenitors. Que allò passi allà, fora de la vista dels humans, va desconcertar ja en el seu moment els grecs i els romans,

convençuts aquests dos pobles de l'antiguitat que aquesta bèstia naixia misteriosament sota terra. El seu error no era res en comparació amb allò que les anguiles van fer amb Sigmund Freud, que es va passar mesos de la seva etapa formativa de científic dissecant centenars d'exemplars buscant el seu aparell reproductor, inexistent fins que no arriben a l'edat adulta. Allà, en aquell laboratori de Trieste, Freud va passar els anys més castrants de la seva vida. Va acabar odiant les anguiles amb el mateix menyspreu que Charles Darwin sentia per les escopinyes. Aquesta, en qualsevol cas, és una història paral·lela que no té cabuda aquí. Les anguiles, sí, perquè des que el Besòs és un riu, des de, com a mínim, desenes de milers d'anys, ha estat la seva llar, un Edèn inclús en el curt període de temps geològic en què hi ha hagut presència humana, que ja és difícil.

L'última collita de maduixes dels horts que a Santa Coloma de Gramenet es cultivaven a la llera del Besòs va tenir lloc el 1981. Les va collir de la mata, una a una, Coloma Bayà. Li van dedicar una pàgina a la premsa local. Molt merescuda, val a dir. Aquell era un obituari mediam-biental francament trist. El Besòs es moria. La indústria s'havia acarnissat amb aquella conca. Fins i tot es podria afirmar que el crim es va perpetrar davant de la mirada còmplice de part de la societat, com si el riu s'ho hagués guanyat per la riada mortal que el setembre del 1962 va produir-se llera amunt.

Potser és una afirmació sense fonament ni rigor científic, una

d'aquelles que es formulen per ser el primer en alguna cosa, però durant un temps s'assegurava que era el riu més contaminat d'Europa.

Era un cadàver. No mereixia cap altra descripció. El 1991, un any abans dels JJOO, quan se suposava que tot estava a punt per ser la repera, encara apareixien periòdicament als mitjans de comunicació fotografies dels núvols d'escuma tòxica a la conca del Besòs. Els vessaments es consideraven un mal menor al costat del progrés. O, com a mínim, així ho va estimar el 1995 un jutge que, en una sentència, donava la raó a una indústria que havia utilitzat el riu com la claveguera natural per als seus residus. Vist amb perspectiva, era lògic que aviat es plantejaria el debat polític sobre la necessitat de condicionar el Besòs, vestir-lo com cal. BR, malgrat tot, no va néixer per limitar-se a ser un sastre. Es va prometre que tornaria la vida al riu. I poca gent s'ho va empassar.

La recuperació del Besòs ↗ és una de les piràmides que ha construït BR durant els seus 25 anys d'existència. És una metàfora fins i tot injusta, perquè les piràmides són monuments funeraris i el que es va fer al Besòs és literalment una resurrecció.

Poques línies calen per resumir tot el que va ser necessari per fer aquest miracle. Es van retirar les línies d'alta tensió que, com unes fites gegantines de ferro, s'aixecaven al costat de la ribera del riu. El cablejat va anar a petar a galeries

subterrànies, per cert, una altra fixació sana de BR, no només allà, també a la resta de la ciutat. Es va resoldre el trencaclosques de la depuradora, una instal·lació forçada a tractar mig milió de metres cúbics d'aigua al dia, i es va fer sense recórrer a la solució fàcil, traslladar-la a un altre lloc, o en llenguatge actual, externalitzar el problema. Es va naturalitzar el tram final del riu, on desemboca mansament, costa avall del terme municipal de Sant Adrià. Caldria sumar a la llista diversos projectes d'enginyeria més, inclús més enllà del riu, com la xarxa d'esculls submarins que hi ha a 20 metres de profunditat davant de les platges de Barcelona. Cada cinc anys, aproximadament, s'hi celebra una roda de premsa per observar com van les coses, encara que seria més adequat dir «com neden les coses». Els afortunats que han repetit diuen que molt bé.

El millor resum, però, és un altre. Les anguilles dels Sargassos han tornat al Besòs. No han pogut ni haurien pogut ser reintroduïdes artificialment perquè, tot i que són inofensives, són indòmites. De moment, se'n desconeix més que no pas se'n sap del cert. Han tornat perquè han volgut. Se sap, això sí, que al Besòs hi passen de l'edat infantil a l'adolescència perquè és un entorn apte. Encara no es cultiven maduixes. Qui sap... Ja han passat coses impossibles.

Sobre el cas del Besòs, només queda afegir un epíleg. És un fet fora de programa que es va produir durant la celebració de la festa major de Barcelona del 2018. El parc fluvial es va incorporar

↗ 150. Projecte de recuperació ambiental del riu Besòs.

com un nou espai teatral per al públic familiar. Res de l'altre món. Era només una prova per part de l'Institut de Cultura de Barcelona. El públic va respondre. El bon temps acompanyava. Massa i tot. Quina calor! Primer es van remullar els peus a l'aigua alguns nens. Després, es va animar algun pare. Al cap de mitja hora, un parell de dotzenes de persones es banyava en ple riu. Era una imprudència, sí. La qualitat de les aigües és apta per a les gambúsies, les anguilles i, diuen que se n'ha vist alguna, les llúdrigues, però encara no és aconsellable per als humans. No obstant, quedem-nos amb l'aspecte simbòlic; era un feliç homenatge a molts anys de feina.

••

**«Durant la celebració de la festa major de Barcelona del 2018, el parc fluvial es va incorporar com un nou espai teatral per al públic familiar»**

Canvi de tema. Hi haurà qui, arribats a aquest punt, consideri que no s'ha pronunciat ni una sola vegada la paraula maleïda. I n'hi ha una. Llegim-la en veu alta, a veure què passa. Tramvia ↗. (...) Res? Tot segueix al seu lloc? No ha saltat cap mastegot?

Les editorials anglosaxones tenen una expressió políticament molt més correcta que les llatines per referir-se a qui redacta els projectes i es queda a l'ombra. Aquí s'anomena *negre* a qui

↗ 236. Tramvia.

escriu una novel·la que signarà un altre autor amb més renom però menys prosa. Per als anglesos, és el *ghostwriter*, l'escriptor fantasma. És més elegant.

Com deia, una de les grans obres de la BR *ghostwriter* és *Tramvia*. Tothom n'ha sentit a parlar. I no tothom l'ha llegida. Potser esperen la versió cinematogràfica. Acebillo ens porta un tràiler, un tràiler dels d'ara, exhaustiu i on es diu tot.

«Ferrocarils de la Generalitat sempre havia mostrat molt d'interès en què l'estació de la plaça d'Espanya no fos terminal i que les línies que acaben allí es prolonguessin fins al centre de la ciutat. Tot i que l'ocupació del subsòl fa molt complicada la prolongació cap a les places Universitat i de Catalunya, és factible arribar fins a Francesc Macià, tesis recollida i inicialment aprovada per l'Autoritat del Transport Metropolità.» L'opció que va emergir per unir les dues xarxes del tramvia es va submergir. «Vam tractar molt la continuïtat de la línia dels Ferrocarrils per sota de la Diagonal fins a Glòries. Allí, la nova línia s'integraria al *hub* previst, transvasant passatgers amb els de Renfe, metro i Trambesòs.» «La coherència d'aquesta proposta és encara més gran si tenim en compte que quan algun dia sigui realitat la nova estació intermodal de la Sagrera ↗, la seva gestió permetrà que els serveis ferroviaris que avui circulen per la Meridiana puguin passar per la nova Sagrera. Aquest model de gestió deixaria fora de servei els túnels de la Meridiana, que podrien ser ocupats per la nova línia

↗ 104. Sagrera.



de Ferrocarrils.» Només falta que Acebillo afegeixi un *alehop* final. El que planteja tot aquest dibuix ferroviari és la connexió definitiva entre ponent i llevant i, ja que hi som, entre el Baix Llobregat i el Vallès.

*Tramvia*, la novel·la, ja sabem com va acabar. Va ser una altra de les calamitats que va patir Hereu. Passat un temps, contextualitza tot el que va succeir. «En el pitjor moment polític de Zapatero, nosaltres vam preguntar pel tramvia.» I sabeu què? No se'n penedeix del tot. L'experiència diu que li ha ensenyat que hi ha un triangle que ha de ser escrupolosament equilàter. Cadascun dels costats, la política, la societat i la intel·ligència tècnica, han de mesurar el mateix. Hereu aconsella que no sigui isòsceles. La connexió de les dues xarxes del tramvia, afegeix, algun dia es farà. Ni que sigui per simple lògica mediam-biental.

Recordeu allò que dèiem unes pàgines enrere quant a les cruïlles de camins? Barcelona va afrontar-ne una el maig del 2011. I també Barcelona Regional. La ciutat va decidir que Xavier Trias havia de ser el nou alcalde. Va tenir la persistència que no van tenir alguns dels seus antecessors. Era cap de l'oposició des del 2003. I no és el lloc més agradable. Els llocs de l'oposició són literalment i metafòricament incòmodes. Per més que Cató prengué des del saló de plens municipal la paraula («*ceterum censeo Carthaginem esse delendam...*»), les tropes no marxarien sobre Cartago. Però vuit anys d'aspirant a alcalde van

permetre a Trias examinar BR. És el que fan els metges, oi? «Barcelona Regional és com l'Agència de Salut Pública. No és un instrument creat per a ser conegut. És o ha de ser un oasi fora de la lluita política perquè és una eina molt potent, amb un equip de professionals espectacular [repeteix això d'espectacular tres vegades], capaç de planificar el futur.» És el que tenen els metges, capacitat de diagnosi.

En capítols anteriors d'aquesta biografia de BR, s'esmenta com en fou de crucial en el seu moment que Maragall hagués tingut la seva etapa formativa als Estats Units. Joan Clos també la va tenir als Estats Units i a Edimburg i, de fet, mai ha deixat de ser un Phileas Fogg de la política ja que després del despatx de l'alcaldia va passar per Madrid, Istanbul i Nairobi. També Hereu, després d'estar al capdavant de la ciutat, acumula punts en vols internacionals i quan torna a casa sempre pensa la mateixa cosa, «gens malament, no anem gens malament». Trias també va tenir les seves etapes professionals internacionals en dues ciutats francament antitètiques: Berna i Gènova, que inspiren fins a quin punt poden ser importants les decisions infraestructurals que es prenen un dia i de les quals ens hem de penedir durant dècades. Trias parla en aquest cas de les colpidores vies *sopraelevate* de la capital de la Ligúria, a la seva manera, literatura mèdica que s'ha de consultar abans d'aventurar-se en l'ofici d'alcalde, en última instància, no tan diferent de la d'un metge de capçalera o d'un cirurgià.



En primera línia i d'esquerra a dreta: Vicente Guallart, Xavier Trias, Willy Müller i Antoni Vives, 2015.

Durant el temps que Trias va estar al capdavant de la ciutat, BR va reprendre línies de treball i n'explorà de noves, amb la ingratitud, com ell mateix explica, que «quan un alcalde arriba al càrrec inaugura els projectes del seu predecessor i deixa a punt els seus perquè faci el mateix el seu successor». Els temps de la política, d'un temps ençà, no són els mateixos que els de l'arquitectura i l'enginyeria, cert. S'accepta i punt.

En els quatre anys que caben entre els mesos de juny del 2011 al 2015, BR va posar l'accent en allò que Trias anomena el procés d'internacionalització de l'empresa. No és que abans fou una societat sense

passaport. Ciutats com Perpinyà ↗, en el seu moment, quan van afrontar l'arribada de l'AVE, van anar a cercar una segona opinió als despatxos de BR. L'idea que Trias va posar damunt de la taula era atorgar el prestigi intel·lectual de l'equip humà de l'empresa no només aquí, a casa, sinó allà delà, però l'eix principal de l'actuació no va deixar de ser la Barcelona històrica i metropolitana.

Es curiós. Però si tot va començar el 1992, amb la inauguració de les rondes, la BR de l'etapa de Trias reprenia el relat de l'urbanisme i les infraestructures que aquella anella viària exigia. S'havia de repensar, explica l'alcalde pediatra, la relació de Barcelona amb Collserola ↗ (matèria veïnalment inflamable, com se

↗ 251, Perpinyà.

↗ 164, Collserola.



sap), reprendre el debat de les connexions ferroviàries del port **↗**, no donar-se per satisfets amb la resurrecció del Besòs i aportar una solució a la costa adjacent de la desembocadura del riu **↗**, on s'aixequen icòniques i imponents les xemeneies de l'antiga central tèrmica, la Sagrada Família laica de Sant Adrià del Besòs... Com és evident en aquest punt del relat, BR és el nostre Sísif que, encara que cada vegada puja una pedra diferent al cim de la muntanya, quan arriba sempre n'hi ha una altra avall per remuntar. Amb tot, algunes pedres, com a la llegenda d'Homer, roden un altre cop cap avall. I si una representa a la perfecció aquest contratemps, és la roca de l'habitatge.

Tornem a la màquina del temps. Ja l'hem fet servir abans. Cordeu-vos els cinturons, serà un obrir i tancar d'ulls perquè només són dues parades. La primera és el juny del 2009. És una confessió que fa ara Hereu, alliberat de les traves del càrrec. Recorda que de vegades, abans d'afrontar un projecte de gran envergadura, pensava la mateixa cosa, que «a Barcelona se li havia quedat petit el vestit» en aquest o aquell àmbit, i que s'havia de planificar amb ambició. Això és, en realitat, el manual d'instruccions d'aquesta ciutat. Barcelona no s'ha construït com un armari d'Ikea, sinó amb l'afany ebenista de Chippendale. Després sempre hi ha un moment per al vertigen. Recorda Hereu que li va saber greu, i molt, quan

→ 154, Barri de les Tèrmiques del Besòs. → 180, Accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona.

va acompanyar José Luis Zapatero a la inauguració de la terminal T-1 del Prat, i més encara quan en dies posteriors hi va anar com usuari. Això va passar a mitjans del 2009. «Hi eres tu i les teves maletes, allà, enmig d'aquella immensitat buida i pensaves: no n'haurem fet un gra massa?» La resposta, avui se sap, és que no, que les decisions infraestructurals demanen convicció, coratge, *pebrots*, com es vulgui, que posats a escollir un lema, el de les societats com BR, dedicades a això, podria fer servir el de Nik Wallenda, un dels funàmbuls més famosos del món, no dels del circ, sinó dels que creuen les cascades del Niàgara. «Mira endavant, mai als peus.»

••

**«BR s'ha gestionat durant 25 anys amb pit i collons, si em permeteu. Ha fet seu el lema del gran funàmbul Nik Wallenda: «Mira cap endavant, mai els teus peus.»**

Segona i breu parada. Aquest cop, setembre del 2006. És un mes mogut. Joan Clos deixa l'alcaldia de Barcelona per assumir la cartera ministerial d'Indústria. Fets com aquest provoquen eclipsis informatius imprevisos. Va passar llavors. Clos va prometre el càrrec de ministre el 8 de setembre. Dos dies més tard, Acebillo presentava a la biennal arquitectònica de Venècia un pla amb nom d'aquells que deixen bocabadat: Barcelona 100.000. La xifra feia referència al nombre d'habi-



Ada Colau, 2017.

tatges, en curs o previstos per BR, a què sobre el mapa podia i havia d'aspirar la ciutat. S'hi sumaven tots els jaciments immobiliaris de Barcelona, per una banda, els més coneguts i obvis, com la zona de la Sagrera, el Fòrum, Sant Andreu... Però també una idea tabú, que no era nova, però tabú, reconquerir el front portuari urbà i, ja posats, convertir part de l'actual Zona Franca (segons Acebillo, una anacronia a l'Europa actual) en un barri nou. Aquella proposta ho tenia tot per desencadenar una controvèrsia d'aquelles que tan agraden per aquí, entre els Capuleto i els Montesco de l'urbanisme, però, com dic, l'adeu de Clos la va eclipsar.

→ 208, Façana Litoral Morrot.

En essència, aquest pla sempre ha estat latent. Ja durant els anys 60, el polifacètic Josep Maria Bosch Aymerich, l'home que va voler i no va poder aixecar un gratacels a la plaça de Catalunya també va voler i tampoc va poder convertir el Morrot **↗** en un barri residencial. Els esbossos que tresoreja el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya mostren una mena de Montecarlo barceloní que puja pel vessant de llevant de Montjuïc. Trias, quan estava a punt de guanyar l'alcaldia, ho va fer amb un projecte cosí germà d'aquell de Bosch Aymerich, batejat com Blau@lctínea, en què la ciutat ja no creixia escalant pel vessant, sinó que reposava sobre les aigües del port. Trias pretenia uns 10.000

habitatges al Morrot. El pla va caure en un estat de letargia. A la seva manera, ara és part del catàleg de Barcelones possibles de BR.

Encara que aquella Barcelona-sur-Mer no va veure la llum, l'idea recordava col·lectivament que l'habitatge seguia essent allò que els enginyers anomenaven (que em perdonin els de BR si l'expressió s'empra aquí de manera inadequada) la *resistència a la tracció* d'un material però, en aquest cas, de la convivència de la ciutat.

Durant la xerrada destinada a bufar les espelmes dels 25 anys de BR, Trias fa servir una expressió en desús. Lamentablement en desús. Temps enrere es feia servir força. Es tracta d'*ascensor social*. Ho diu en referència a un altre dels encàrrecs que es van fer a BR des de l'alcaldia per donar resposta a la necessitat que la ciutat no quedés enrere tecnològicament i que les TIC fossin a l'abast de tothom. En el fons, emperò, la reflexió anterior sobre la prioritització de les necessitats d'habitatge de la ciutat tenia a veure també amb el concepte d'*ascensor social*.

Barcelona és, s'ha de dir tot, una paradoxa matemàtica. La població es manté estable just per sota dels 1,6 milions d'habitants. El nombre d'habitatges disponibles és de gairebé 700.000. L'ocupació mitja teòrica no arriba als 2,3 caps per pis. Que l'habitatge sigui una malaltia endèmica de Barcelona és, com deia Churchill de la Unió Soviètica, una endevinalla envoltada de misteri dins d'un enigma. És a dir, una feina perfecta per a Barcelona Regional.

••  
**«Que l'habitatge sigui una malaltia endèmica de Barcelona és, com deia Churchill de la Unió Soviètica, una endevinalla envoltada de misteri dins d'un enigma. És a dir, una feina perfecta per a Barcelona Regional»**

Maig del 2015. Ada Colau guanya les eleccions municipals a l'alcaldia de Barcelona. En altres països, els herois de guerra tenen molt de ganxo electoral. De fet, ni calen heroïcitats. John McCain aspirà a la presidència dels Estats Units malgrat que o perquè havia passat cinc anys pres al Vietnam del Nord. A Vladimir Putin li riuen la gràcia que fos agent del KGB a l'Alemanya Oriental. Per aquí, en aquesta banda de la Mediterrània, això, per motius que no venen al cas, no cotitza, el punt bèl·lic no ven. Però Colau va arribar a l'alcaldia no només procedent del front de batalla immobiliari, sinó directament de darrere de les línies enemigues. És un detall biogràfic que pot ser interessant per contextualitzar aquesta última etapa de BR.

L'empresa pública que va néixer el 1993 després d'uns JJOO que, com es diu sempre, van situar a Barcelona al mapa de ciutats que cal visitar com a mínim una vegada a la vida, tenia l'encàrrec d'atenuar l'impacte d'aquest èxit. «Una de les primeres urgències que vam tenir com equip nou de govern va ser frenar

↑ 136, PEUAT.

la situació creada pel descontrol dels allotjaments turístics», explica Colau. Als crèdits del PEUAT ↗ figura, si hom s'hi fixa, BR. Va ser un primer encàrrec. El següent, conseqüència lògica de l'anterior, fou resoldre l'abans esmentada paradoxa matemàtica de la ciutat, observar atentament.

«Per aplicar qualsevol política, d'habitatge o de qualsevol altre tipus, és fonamental disposar de dades que permetin fer diagnòstics i, al mateix temps, fer un seguiment per avaluar l'impacte de les mesures i de les decisions que s'adoptin.» Dit d'aquesta manera sembla senzill. Sembla que sigui només un examen mèdic. Recorden el doctor Gregory House? Les malalties d'alguns dels seus pacients anaven més ràpid que els seus diagnòstics. Aquest, a més de la cerca incessant d'un cas real de lupus (que no apareix fins a la quarta temporada!), era el ganxo de la sèrie. Doncs el mercat immobiliari ha sigut aquests darrers anys més ràpid encara. Quan es publiquen els informes oficials amb els preus contrastats del metre quadrat, ja han caducat. «Per això era bàsic disposar d'un Observatori.»

«Per aquest motiu resulta tan útil un instrument com BR. En aquest cas, a l'agilitat i a la capacitat de posar en marxa l'Observatori ↗, s'afegia la perspectiva transversal que li volíem donar, amb la seva capacitat d'anar més enllà de la recollida i l'anàlisi de dades.» Així ho veu l'alcaldessa.

Quan l'O-HB (les sigles de l'Observatori de l'Habitatge de Barcelona) va

aixecar el vol, va succeir allò que en altres ocasions d'aquest quart de segle de BR ha succeït de manera natural. BR va deixar de donar cobertura tècnica a l'O-HB, sí, però l'O-HB va néixer després del transvasament d'una part de l'equip humà a la nova societat. Va passar el mateix quan es va constituir Barcelona Sagrera Alta Velocitat.

Aquest relat ja s'acaba. Ja que ha començat amb un viatge a l'obra de Suetoni, podria concloure amb les darreres paraules d'August. No en va, la ciutat es va fundar sota el seu regnat. «*Acta est fabula, plaudite*», va dir en presència de la seva esposa Lúvia. La funció ha acabat, aplaudiu. Això fou al llit de mort. També es podria concloure amb l'essència del que fou el seu últim discurs en públic, conscient que arribava el seu final. Va dir que havia heretat un totxo de ciutat i que deixava en herència una Roma de marbre. Bona frase. S'ajusta bé a la història de BR, aquella gran desconeguda. Però, em sap greu, aquest repàs atípic de la història de Barcelona Regional no conclourà sense una postdata.

És una anècdota. El protagonista és l'intel·lectual, periodista i escriptor Arthur Koestler. Defugia la fama, aparentment com BR. En una ocasió, se li acostà un admirador de la seva obra. Koestler es va sentir, com sempre, incòmode. «És com si t'agrada molt el foie i desitges amb ànsia conèixer l'oca.» Doncs això mateix, personalment ha estat un plaer conèixer l'oca.

*Acta est fabula.*

↑ 232, O-HB.

# AGÈNCIA

## 1993

**Pasqual Maragall i Mira**, President. A proposta de l'Ajuntament de Barcelona. 24/12/93—26/06/97

**Joan Blanch i Rodríguez**, Conseller / Vicepresident Primer. En representació de REGESA / A proposta de l'EMSSA. 24/12/93—17/06/99 (A partir del 25/03/1996, com a Vicepresident Primer)

**Joan Torres i Carol**, Conseller / Vicepresident Segon. A proposta de l'EMSSA i del Patronat M. de l'Habitatge 24/12/93—25/03/96 (A partir del 13/12/1994, com a Vicepresident Segon)

**Xavier Valls i Serra**, Conseller. A proposta del Patronat Municipal de l'Habitatge. 24/12/93—25/03/96

**Josep Anton Acebillo Marín**, Conseller Delegat. Per acord de la Junta d'Accionistes. 24/12/93—12/09/11

**Ramón García-Bragado Acín**, Subdirector. 24/12/93—31/12/97

## 1994

**Manel Hernández i Carrera**, Conseller. A proposta de l'EMSSA. 13/12/94—13/11/99

**Carles Ponsa i Ballart**, Conseller. En representació del CZF. 13/12/94—04/03/97

## 1995

**Pere Caralps i Riera**, Conseller. En representació de l'Autoritat Portuària Barcelona. 23/05/95—26/11/97

## 1996

**Joan Clos i Matheu**, Conseller / President. A proposta de l'Ajuntament de Barcelona. 25/03/96—14/12/06 (Primer com

a Conseller, a partir del 26/06/1997, com a President)

**Carme Sant Miguel i Ruibal**, Consellera. A proposta de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. 25/03/96—30/06/03

**Alfonso de Alfonso Bozzo**, Conseller. En representació d'AENA 30/04/96—26/06/97

**Plácido Sánchez i Ceballos**, Conseller. En representació de RENFE 30/04/96—04/03/97

**Lluís Tejedor i Ballesteros**, Conseller. A proposta de la MMAMB i l'AMB. 30/04/96—

**Dídac Pestaña i Rodríguez**, Conseller. A proposta de la MMAMB. 30/04/96—06/07/04

## 1997

**José María Alonso Abellán-García**, Conseller. En representació de RENFE 04/03/97—19/12/02

**Miquel Botella Pauissa**, Conseller. En representació del CZF. 04/03/97—04/03/02

**Antonio Pedrós Vilaprinó**, Conseller. En representació d'AENA. 26/06/97—30/06/06

**Jordi Maymó i Asses**, Conseller. En representació de Mercabarna. 26/06/97—27/06/07

## 1998

**Miquel Sodupe Roure**, Director Gerent. 01/01/98—31/12/05

**Albert Muixí i Rosset**, Conseller. En representació de l'Autoritat Portuària Barcelona. 30/06/98—06/07/04

**Xavier Casas i Masjoan**, Vicepresident primer. A proposta de l'Ajuntament de Barcelona. 30/06/98—19/12/07

## 2000

**Josep Ignacio Cuervo Argudín**, Conseller. A proposta de l'EMSSA. 28/06/00—19/12/07

**Maria Teresa Arquè Ferrer**, Consellera. En representació de Transports de Barcelona, S.A. 28/06/00—30/06/08

**Guillermo Gutiérrez García**, Conseller. En representació del CZF. 20/12/00—16/03/05

## 2001

**Antonio Santiburcio Moreno**, Conseller. En representació de REGESA. 27/06/01—06/07/04

## 2003

**Francisco Lozano Roca**, Conseller. En representació de RENFE. 20/03/03—31/03/06

**Alfred Morales González**, Conseller. A proposta de l'Ajuntament de Barcelona. 30/06/03—19/12/07

## 2004

**Jaume Vendrell i Amat**, Conseller. A proposta de la MMAMB, l'AMB i des de 20/06/14 en representació de REGESA. 06/07/04—

**Rafael Escutia i Celda**, Conseller. En representació de l'Autoritat Portuària Barcelona. 06/07/04—19/12/07

**Joan Carles Mas Bassa**, Conseller. En representació de REGESA. 06/07/04—19/12/07

## 2006

**Juan Carlos Montiel Díez**, Director Gerent 01/01/06—12/09/11, Subdirector General 12/09/11—

**Assumpta Escarp i Gibert**, Consellera. A proposta de l'Ajuntament de Barcelona i de l'AMB. 30/06/06—27/10/15

**Esteve Borrell Marco**, Conseller. En representació del CZF. 30/06/06—12/06/12

**Jordi Prat Soler**, Conseller. En representació d'ADIF. 30/06/06—19/03/13

**Jordi Hereu i Boher**, President. A proposta de l'Ajuntament de Barcelona. 14/12/06—12/09/11

**Fernando Echegaray del Pozo**, Conseller. En representació d'AENA. 14/12/06—12/06/12

## 2007

**Ramon García-Bragado Acín**, Vicepresident. A proposta de l'Ajuntament Barcelona. 19/12/07—12/09/11

**Elsa Blasco i Riera**, Consellera. A proposta de l'Ajuntament Barcelona. 19/12/07—12/09/11

**Francesc Narváez i Pazos**, Conseller. A proposta de l'EMSSA. 19/12/07—12/09/11

**Manuel Jesús Pujana Fernández**, Conseller. En representació de REGESA. 19/12/07—20/06/14

## 2008

**José Alberto Carbonell Camallonga**, Conseller. En representació de l'Autoritat Portuària Barcelona. 30/06/08—

**Ricard Frigola i Pérez**, Conseller. En representació de Mercabarna. 30/06/08—25/06/09

**Jesús María Canga Castaño**, Conseller. A proposta de la MMAMB i l'AMB. 30/06/08—04/06/13

**Ramon Torra i Xicoy**, Conseller. A proposta de la MMAMB i l'AMB. 17/12/08—27/10/15

## 2009

**Montserrat Gil de Bernabé**,

Consellera. En representació de Mercabarna. 25/06/09—21/02/12

## 2011

**Antoni Vives i Tomàs**, President. A proposta de l'Ajuntament Barcelona. 12/09/11—10/07/15

**Vicent Guallart i Furió**, Vicepresident. A proposta de l'Ajuntament Barcelona. 12/09/11—10/07/15

**Willy Müller Zappettini**, Director General. 12/09/11—10/07/2015

**Joaquim Forn i Chiariello**, Conseller. A proposta de l'Ajuntament Barcelona. 12/09/11—19/03/13

**Gerard Ardanuy i Mata**, Conseller. A proposta de l'Ajuntament Barcelona. 12/09/11—10/07/15

**Joaquim Molins i Amat**, Conseller Delegat Institucional. Per acord de la Junta d'Accionistes. 13/12/11—10/07/15

## 2012

**Josep Tejedo Fernández**, Conseller. En representació de Mercabarna. 21/02/12—

**Antoni Detrell i Elias**, Conseller. En representació del CZF. 12/06/12—

**Sonia Corrochano Gómez**, Consellera. En representació d'AENA. 12/06/12—

## 2013

**Albert Rost i Calvo**, Conseller. En representació d'ADIF. 19/03/13—22/03/18

**Ricard Font i Hereu**, Conseller. En representació de la Generalitat de Catalunya. 19/03/13—27/10/15

## 2015

**Ada Colau Ballano**, Presidenta. A proposta de l'Ajuntament Barcelona. 10/07/15—

**Janet Sanz Cid**, Vicepresidenta. A proposta de l'Ajuntament Barcelona. 10/07/15—

**Jose Maria Montaner Martorell**, Conseller. A proposta de l'Ajuntament Barcelona. 10/07/15—

**Jordi Campillo Gámez**, Conseller. A proposta de l'Ajuntament Barcelona. 10/07/15—

**Antoni Balmon Arévalo**, Conseller. A proposta de l'AMB. 27/10/15—

**Daniel Mòdol Deltell**, Conseller. A proposta de l'AMB. 27/10/15—

**Gerard Segú i López**, Conseller. A proposta de l'AMB. 27/10/15—

**Francesc Sutrias i Grau**, Conseller. A proposta de l'AMB. 27/10/15—06/06/16

## 2016

**Josep Bohigas Arnau**, Director General 01/01/16—

## 2017

**Jordi Montanyà i Rifà**, Conseller. A proposta de l'AMB 27/06/17—12/12/17

**Josep Maria Boronat i Puja**, Conseller. A proposta de l'AMB. 12/12/17—

## 2018

**Armando Brigos Hermida**, Conseller. En representació d'ADIF. 22/03/18—

## Secretaria del Consell

**Mariàngels Badia i Gascó**, Secretària. 24/12/93—28/03/01

**Alejandro Rocabert i Marcet**, Secretari. 28/03/01—13/12/11

**Jaume Camps i Rovira**, Secretari. 13/12/11—10/07/15

**Enric Lambies Ortin**, Secretari. 10/07/15—

# La creació de Barcelona Regional

Una idea extraordinària per continuar  
un llegat extraordinari



**RAMON GARCÍA-BRAGADO ACÍN**

Subdirector (1994–1998) i Vicepresident de BR (2007–2011)

••

**«BR és un cas d'èxit únic en l'àmbit de la planificació territorial i un instrument extremament útil en la coordinació de les polítiques territorials de les diferents administracions»**

## ELS ANTECEDENTS

Parlar dels Jocs Olímpics des de la distància és parlar, entre altres coses, del llegat que van deixar a Barcelona. Un llegat normalment associat a elements tangibles com ara les infraestructures que van permetre fer un salt endavant i recuperar el temps perdut (les rondes, la xarxa de col·lectors, la recuperació del sistema de les platges, etc.), o al sistema d'equipaments esportius desplegat per tota la ciutat que després el teixit associatiu vinculat a l'esport ha sabut gestionar traient-ne tot el profit.

Tanmateix, el 1992 va deixar també un llegat extraordinari del qual no s'ha parlat tant. Es tracta d'un llegat vinculat a l'«intangible» i que té relació, fonamentalment, amb una determinada manera de fer les coses, de projectar-les, d'organitzar-les, de dissenyar-les, d'executar-les.

L'experiència dels Jocs ens va ensenyar als que vam tenir la sort i el privilegi de participar-hi, i a través nostre a tota la ciutadania, que els projectes de transformació més complexos es poden enllestir amb èxit si l'aproximació al projecte i la planificació i execució que se'n fa es du a terme d'una «manera determinada», si s'entoma, en definitiva, com es va entomar i enllestir el projecte olímpic en conjunt, i més en concret la part del projecte dedicat a transformar la ciutat. Va ser, de fet, una experiència extraordinària concretada en gran manera en els directius, tècnics i professionals que havien desenvolupat durant cinc anys sistemes i metodologies d'actuació que havien estat a l'origen de l'èxit del projecte. Tècnics i professionals que havien assolit un *know how* que formava també part del llegat dels Jocs i que no es podia perdre.

Però situem-nos un moment el mes de setembre del 1992, encara amb el castell de focs de la cerimònia de clausura dels Jocs Olímpics a la retina, taral·lejant «l'amics per sempre» de Los Manolos i gaudint de la frase de Samaranch reconeixent que «havien estat els millors Jocs Olímpics de l'època moderna». Eren uns moments en què encara quedava lluny el final de la tasca dels equips tècnics que havíem participat en la preparació de la ciutat per a l'esdeveniment. En aquells moments es va obrir una fase molt més silenciosa, menys lluent i molt menys evident. Es tractava de finalitzar les obres, gestionar les recepcions definitives, liquidar econòmicament les obres, elaborar els

projectes *as built* i, en definitiva, integrar en el funcionament ordinari de la ciutat tot el que s'havia fet de nou. Començant, és clar, per adequar els apartaments on havien residit els atletes a la Vila Olímpica fins a convertir-los en els habitatges que milers de ciutadans havien comprat d'antuvi, i que havien permès finançar l'esdeveniment. Van ser uns moments de feina intensa, discreta i força important, que consistia a anar entregant a la ciutat i a l'ús general per als ciutadans tot el que s'havia fet en els cinc anys anteriors.

Va ser durant la segona meitat de l'any 1992 i tot el 1993 que es va enllestir aquesta tasca de finalització, liquidació, recepció i lliurament de les obres olímpiques. En aquells moments, quan les plantilles de professionals de les empreses que formaven el Holding Olímpic (HOLSA) es van reduir lògicament, es va iniciar, sota la direcció de Josep Antoni Acebillo, la reflexió sobre com es podia aprofitar tota aquella experiència acumulada en la gestió del projecte olímpic. I aleshores vam començar a imaginar el que al cap d'uns mesos seria Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures.

••

**«L'objecte de la nova companyia havia de ser esdevenir un instrument de les diferents administracions amb responsabilitat territorial per fer propostes de planificació territorial integradora dels diversos sistemes amb els teixits urbans existents en l'àmbit metropolità i regional»**

#### LES IDEES PRELIMINARS

Era clar que, si es tractava d'aprofitar al màxim les experiències exitoses del període olímpic, sens dubte l'actuació des de societats mercantils de capital públic era el més indicat per a la realització de tasques tècniques altament especialitzades.

La segona qüestió que també va quedar clara des d'un bon principi va ser l'objecte de la nova companyia o el que ara denominaríem la seva «missió». La finalitat essencial havia de ser esdevenir un instrument de les diferents administracions amb responsabilitat territorial per fer propostes de planificació territorial integradora dels diversos sistemes amb els teixits urbans existents en l'àmbit metropolità i regional.

Aquest objectiu ampli, i fins a un cert punt genèric, va comportar que l'àmbit d'actuació territorial fos el

regional, entenent per regional no tant el que ara coneixem com la Regió 1 (Regió Metropolitana de Barcelona), sinó un àmbit funcional que venia determinat per la influència efectiva de les diferents infraestructures més que no pas per uns límits clarament definits.

Pel que fa a la configuració jurídica i administrativa que havia de tenir, hi havia certes qüestions que eren força clares, mentre que d'altres no ho eren en absolut. Entre les primeres hi havia el fet que la nova companyia no havia de tenir atribuïdes competències administratives de cap mena que poguessin interferir amb altres organismes o institucions, i que la seva actuació havia de centrar-se en el que els socis determinessin. Es configurava, doncs, com un «mitjà propi» vint anys abans que es regulés legalment aquesta figura. Entre les qüestions que no eren clares la principal era la determinació de qui havia de ser soci de la nova companyia i amb quin repartiment accionarial.

#### L'ACCIONARIAT

La primera gran decisió que es va adoptar va ser proposar que formessin part de la nova empresa totes aquelles institucions que tinguessin atribuïdes legalment competències en matèria d'infraestructures rellevants en l'àmbit metropolità i regional. Havia de ser, doncs, una empresa de la qual formessin part diverses institucions i administracions amb competències també diferents però que actuessin sobre un mateix territori. És important destacar la decisió de no integrar en la nova empresa, ni directament ni indirectament, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana, atès que en tractar-se d'una agrupació voluntària de municipis no tenia altres competències que les delegades per aquells. També es va voler evitar la controvèrsia institucional amb el Govern de Convergència i Unió (CiU) de la Generalitat, extremament sensible en aquells moments a qualsevol moviment metropolità.

La segona gran decisió, i segurament més important que la primera, va ser que les diferents administracions no formessin part de la companyia directament, sinó mitjançant la presència de les societats públiques que tinguessin encomanada la gestió dels serveis i de les infraestructures. D'aquesta manera vam pensar que la representació

dels socis en els òrgans d'administració de la nova empresa seria més tècnica que política, i el tipus de debat tendiria més a la coordinació i a l'intercanvi d'informació que al posicionament estrictament polític.

••  
**«Una de les grans decisions preses va ser que les diferents administracions no formessin part de la companyia directament, sinó mitjançant la presència de les societats públiques que tinguessin encomanada la gestió dels serveis i de les infraestructures»**

Fruit d'aquella primera reflexió va néixer la decisió de no obrir l'empresa al capital privat, encara que provingués d'empreses concessionàries i, per tant, regulades. Es va considerar que les conseqüències que la nova empresa fos de capital mixt, malgrat que el públic fos majoritari, podria comportar limitacions importants pel que fa a les relacions amb els socis públics.

Aquest conjunt de raonaments va portar a definir l'accionariat de la companyia des d'un principi amb la participació següent: l'Ajuntament de Barcelona, minoria majoritària i present mitjançant la participació de la Societat Municipal d'Aparcaments i Serveis (SMASSA), després integrada a Barcelona de Serveis Municipals (BSM); l'Entitat Metropolitana de Medi Ambient, present mitjançant la participació de l'Empresa Municipal de Sanejament (EMSSA); l'Entitat de Transport, present mitjançant la participació de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), i el Consell Comarcal del Barcelonès, present mitjançant la participació de la Societat Urbanística Metro-

politana de Rehabilitació i Gestió (REGESA). A banda d'aquestes administracions legals, van formar part de l'accionariat des del principi les següents entitats dependents de l'Estat: el Consorci de la Zona Franca, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe, substituïda posteriorment per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF), el Port de Barcelona i Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). Tot i que es va intentar en diferents moments, no es va aconseguir mai la participació dels Ferrocarrils de la Generalitat ni de cap empresa de la Generalitat de Catalunya.

Tota aquesta reflexió sobre els objectius i els socis de la nova companyia va quallar el desembre del 1993, quan es va constituir la nova empresa amb el nom de Barcelona Regional, Agència Metro-

politana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures SA. No es pot dir que aquesta constitució motivés un gran entusiasme a la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana, que s'havia vist, fins a un cert punt, marginada del procés. És cert també que la decisió de promoure la presència indirecta de les institucions va comportar que s'evités el debat sobre la seva creació en els òrgans polítics de les diferents administracions.

### ELS PROJECTES MOTRIUS

No es podria entendre la constitució de Barcelona Regional aquell mes de desembre del 1993 sense dos grans projectes promoguts i impulsats des del Govern de l'Estat i que requerien un posicionament tècnic clar de l'Ajuntament de Barcelona i de la resta d'institucions i administracions. El primer va ser l'entrada del tren d'alta velocitat a Barcelona [↗](#), i la definició de l'estació i de la connexió amb França. En aquells moments (1994) els presidents Felipe González i François Mitterrand havien acordat que la connexió internacional seria efectiva l'any 2000, la qual cosa obligava a resoldre el pas per Barcelona.

El segon gran projecte el constituïa el conjunt d'actuacions previstes en l'àmbit del delta del Llobregat per part del Ministeri d'Obres Públiques, Transport i Medi Ambient, dirigit pel Ministre Josep Borrell, el conegut com a Pla Delta [↗](#).

Pel que fa al projecte de l'AVE, les aportacions de Barcelona Regional, acabada de crear, van ser definitives per avortar l'opció de determinats sectors de la Generalitat per situar l'estació central al Vallès i deixar l'estació de la Sagrera de Barcelona en un cul-de-sac. També es va aconseguir apropar el traçat a l'aeroport, tot i que es va haver de renunciar al fet que hi hagués una estació per a l'alta velocitat a l'aeroport mateix, una decisió que no hem deixat de lamentar.

Els treballs de Barcelona Regional els trobem també en el fonament de la planificació de la Sagrera [↗](#) i de la futura gran Estació, així com de la nova estructura urbana que en va resultar per als barris de Sant Andreu. Encara avui des de l'empresa conjunta Barcelona Sagrera Alta Velocitat (BSAV) es treballa partint de la planificació feta per Barcelona Regional en aquells moments.

↗ 234, Alta velocitat i sistema ferroviari metropolità.

↗ 178, Pla Delta.

↗ 104, Sagrera.

Pel que fa al Pla Delta ↗, Barcelona Regional va ser designada per portar la Secretaria de la Comissió de Seguiment, formada per totes les administracions i els organismes implicats, i per elaborar el refós de les propostes i els projectes sobre un únic plànol, la qual cosa va comportar que la seva funció integradora resultés decisiva. Projectes com el desviament del Llobregat; la nova depuradora; la penetració del sistema viari i el ferroviari fins a les noves terminals del Port; la tercera pista de l'aeroport, i el tractament hídric defensiu de l'aquífer del Llobregat, van ser projectes que van requerir la visió transversal que aportava Barcelona Regional.

●●  
**«Els treballs de BR estan també en el fonament de la planificació de La Sagrera i de la futura gran Estació, així com de la nova estructura urbana que en va resultar per als barris de Sant Andreu»**

En aquells dos primers grans projectes es va aplicar tota l'experiència, rigor i professionalitat fruit de l'experiència olímpica. Després van venir molts altres projectes i iniciatives en múltiples àmbits (energia, telecomunicacions, economia urbana, dinàmica litoral i sostenibilitat ambiental, entre molts d'altres) que han acabant perfilant Barcelona Regional com un cas d'èxit únic en l'àmbit de la planificació territorial i un instrument extremament útil en la coordinació de les polítiques territorials de les diferents administracions.

#### ALGUNES PERSONES

Com he dit, l'impuls de la reflexió sobre la creació d'una estructura amb les característiques exposades va sorgir de la direcció de l'Institut Municipal de Promoció Urbanística (IMPUSA), i van ser també tècnics i professionals d'aquesta empresa els que van formar part de la plantilla inicial. Tanmateix, crec que en recordar aquells moments inicials, cal mencionar, especialment, Josep Antoni Acebillo; l'advocada Mariàngels Badia; Teresa Garcia Alba, gerent de REGESA en aquells moments i que va ser una peça clau en l'estabilitat econòmica de Barcelona Regional; Miquel Sodupe, arquitecte amb una gran experiència en el planejament metropolità i mediambiental; el biòleg Sito Alarcon, que va dirigir les actuacions en aquest àmbit; l'economista Joaquim Clusa, pels estudi dels impactes econòmics, o a l'arquitecte Bernardo de Sola, responsable de la integració de les infraestructures en els diferents sistemes urbans afectats, o els

enginyers Joan Baltà i Jordi Julià, artífex de les principals tesis ferroviàries. També vull esmentar molt especialment l'enginyer Francisco Fernández Lafuente, que ocupava el càrrec de director general d'Actuacions Concertades a les grans ciutats del Ministeri d'Obres Públiques, que va saber entendre com ningú la importància d'aportar l'experiència olímpica als projectes de gran escala, amb independència de l'administració titular de la competència.

Tots ells van contribuir de manera important en aquells moments fundacionals a conformar la Barcelona Regional que avui tenim.



# Idees



## MIQUEL SODUPE

Director Gerent de Barcelona Regional (1998-2005)

••

**«La contribució fonamental de BR a la ciutat de Barcelona i al seu entorn metropolità va ser disposar d'idees clares per poder plantejar propostes i projectes de transformació i millora de la ciutat existent»**

Barcelona Regional (BR) fou, i és, una agència metropolitana de caràcter públic, creada i dirigida per l'Ajuntament de Barcelona. Al seu consell d'administració hi eren presents la majoria de les empreses públiques que intervenien de forma notòria en el desenvolupament i transformació de la ciutat. L'objectiu de l'agència era estudiar i proposar projectes de transformacions rellevants o estratègiques de la ciutat amb propostes que podien venir de fora, Estat o Generalitat, o de dins de la ciutat, quan no n'hi havia prou amb els coneixements habituals de l'urbanisme per abordar-los amb la competència desitjada. Es tractava, doncs, de formar una empresa, de dimensions reduïdes, en què s'incorporessin el món de l'arquitectura, l'urbanisme, l'enginyeria, el transport, el món energètic, les comunicacions, el sanejament, l'economia i el medi ambient. Aquesta idea nasqué de les experiències rebudes durant el desplegament del procés olímpic i que, en aquesta segona fase que començava immediatament després dels Jocs, demanava una nova agència. El finançament vingué de l'Ajuntament, de la Àrea Metropolitana de Barcelona i d'altres empreses públiques.

Durant el període 1993-2005, la ciutat i l'Àrea Metropolitana de Barcelona canviaren profundament. Es desplegaren els projectes del port, l'aeroport, l'alta velocitat a Barcelona ↗, l'estació de La Sagrera ↗, la cobertura de Sants ↗, el transport, la L9, el Tramvia ↗, la recuperació del riu Besòs ↗, l'obertura al mar, el Fòrum 2004 ↗, el 22@ ↗, l'ampliació de la Fira, la rehabilitació de Ciutat Vella, la restauració de l'Eixample, la plaça Europa, les propostes d'investigació i recerca, els àmbits logístics, l'habitatge social, i molts d'altres que no es poden reflectir en aquest espai. El clima econòmic del país fou favorable, i la voluntat i la capacitat de gestió de la ciutat eren decidides.

A parer meu, BR va fer tres aportacions clau en aquesta transformació. La primera aportació va ser la concepció que els projectes no eren sectorials, és a dir: urbanístics, d'arquitectura, de medi ambient, energètics, d'aigua, econòmics, viaris o de transport, amb llenguatges separats i no sempre gaire coincidents, sinó que els projectes eren unitaris, i que havien de donar respostes raonables a tots aquests aspectes. A conseqüència d'això, BR cercà d'ésser competent en tots

↗ 150, Projecte de recuperació ambiental del riu Besòs. → 193, Fòrum. → 114, 22@.

↗ 110, Rambla de Sants. → 236, Tramvia.

↗ 234, Alta velocitat i sistema ferroviari metropolità. → 104, La Sagrera.

els àmbits. En segon lloc, cal dir que, per trobar propostes de futur, BR buscà comprometre les parts afectades, tant públiques com privades, de manera que els objectius de la ciutat fossin presents i primordials però també els interessos privats fossin enraonadament incorporats en unes operacions de situació «win-win», com un objectiu comú de tots. I, en tercer lloc, BR va contribuir a trobar fórmules de col·laboració positiva en tots els nivells de l'administració i en tots els àmbits de gestió del món públic i privat, amb discussions freqüents, però amb resultats assumits pel conjunt de les parts.

Aquesta dinàmica de projecte unitari permeté fer créixer els coneixements necessaris per abordar-los. Economia i medi ambient formaren part immediata de les reflexions. Alhora, creixeren els àmbits que calia analitzar: ciutat, àrea i regió metropolitana de Barcelona, i l'àmbit regional en alguns casos. Aquests estudis i anàlisis passaren dels àmbits dels projectes als de la societat en conjunt, a fi d'intentar conèixer en quin estat estàvem en l'entorn econòmic, productiu, social i ambiental i a quin lloc pensàvem que volíem anar com a societat. Aquest esforç de recerca es va fer habitualment en col·laboració amb els àmbits d'estudi i reflexió que ja hi havia a la ciutat.

A l'inici, els projectes es van desenvolupar a tres àmbits estratègics: el Pla Delta del Llobregat ↗, l'entorn del riu Besòs ↗, i l'arribada de l'Alta Velocitat a Barcelona ↗. Després el treball de BR s'amplià a altres projectes que de manera sistemàtica abordaven temes crucials: àrees, xarxes infraestructurals i entorns ambientals. També creixeren els àmbits dels projectes, és a dir: des de la ciutat fins a l'àrea i la regió metropolitanes i, a vegades, a l'àmbit regional. Es feren alhora anàlisis i estudis que incorporaven la reflexió econòmica, productiva,

- **La primera aportació va ser la concepció que els projectes no eren sectorials, sinó unitaris, i que havien de donar respostes raonables a tots aquests aspectes.**
- social, infraestructural i ambiental dels mateixos projectes. També es feren sobre els àmbits ciutadans, metropolitans i regionals com a fórmula per conèixer primer, i avaluar després, els processos existents i definir finalment quins eren realment els adequats per a una futura evolució urbana i, conseqüentment, quins eren els projectes que caldria desplegar tot seguit. Cal subratllar que alguns professionals de BR que van participar inicialment en els diferents projectes,

quan passaren a desplegar-se de manera definitiva en altres administracions, s'incorporaren a l'elaboració dels projectes executius, com en el cas del projecte Fòrum 2004 ↗ o el de Barcelona Sagrera Alta Velocitat ↗, cosa que va fer més eficient la concreció final dels projectes.

La contribució fonamental de BR a la ciutat de Barcelona i al seu entorn metropolità va ser, doncs, disposar a través d'aquests estudis d'idees clares sobre un escenari de futur desitjat i aconsellable per poder plantejar propostes i projectes de transformació i millora de la ciutat existent.

- **BR va contribuir a trobar fórmules de col·laboració positiva en tots els nivells de l'administració i en tots els àmbits de gestió del món públic i privat.**

L'escrit original d'en Miquel Sodupe incorporava reflexions que emmarcaven el sentit i objectius de diferents treballs, tots ells vertebrals a l'activitat de BR. Aquestes parts del seu escrit original les hem distribuït amb caràcter introductor i davant del material gràfic de cada projecte. En alguns casos, de manera literal, i en d'altres han inspirat explicacions dels tècnics que han seleccionat l'esmentat material.

# Gràcies



**WILLY MÜLLER**

Director de Barcelona Regional (2011–2015)

••

**«BR és un *think tank* que treballa de fondista en la tasca de mantenir i augmentar el coneixement de la nostra ciutat en matèries tan diverses com les infraestructures, el medi ambient o la mobilitat.»**

En primer lloc, agraeixo a l'actual director de Barcelona Regional (BR) Josep Bohigas haver-me demanat un breu article del meu pas com a director de l'empresa del 2011 al 2015 i, noblesa obliga, reconèixer-li el gest, que valoro en el personal en moments on no tenim noblesa en abundància.

Quan l'alcalde Xavier Trias i el seu equip em van preguntar el 2011 si estava disposat a fer el pas del meu despatx privat a la direcció de BR, no vaig tenir cap dubte d'acceptar-ho. Significava per a mi, que vaig arribar a Barcelona en aquella Diada del 1985, un reconeixement als meus gairebé 30 anys en aquesta ciutat i una oportunitat de retornar-li una mica de tot el que m'havia donat. Sense dubtar-ho, vaig tancar la meva oficina professional per entendre que la meva dedicació hauria de ser total i completa a aquesta nova missió.

Vaig tenir, de part dels responsables polítics, molt clara la meva missió.

En primer lloc, calia desenvolupar el que durant anys ha estat i és una de les meves grans dedicacions com a arquitecte i urbanista en la reflexió sobre Barcelona: el projecte del Litoral-el Morrot ↗, al qual des de finals dels noranta i de manera contínua hem dedicat hores i estudis a la meva oficina particular per definir un nou espai de relació entre port i ciutat, però fonamentalment per recuperar una nova mobilitat davant de Montjuïc, introduint una nova lectura d'escala en els antics projectes del Ministeri de Foment per desdoblar la ronda Litoral ↗. Aquest ha estat un dels meus grans reptes, i crec honestament que en els anys que vaig ser-ne director, aquests objectius es van complir rubricats amb la signatura del conveni de traspàs dels terrenys de l'antiga estació del Morrot a la ciutat, signat per ADIF, el Ministeri de Foment, el Port i l'Ajuntament de Barcelona, i la futura possibilitat de desenvolupar un gran projecte en aquesta zona.

Tota aquesta història i seqüència de treballs de quatre anys –compartits també amb professionals rellevants d'aquesta ciutat com Carlos Ferrater, Andreu Ulled o Ramon Folch, entre altres, com així també internacionals com Martha Schwartz o Carlo Ratti– està resumida en la publicació del llibre que acompanyava l'exposició *Port-ciutat*, que lamentablement ningú ha pogut veure ni analitzar, ni valorar-ne el contingut, perquè l'actual administració va decidir no distribuir-ho.

→ 206, Propostes Ronda Litoral al Peu de Montjuïc.

→ 208, Façana Litoral Morrot.

El segon repte era un encàrrec específic del nou equip polític que liderava la ciutat aquells dies: convertir BR en la punta de llança de la internacionalització de l'arquitectura i l'urbanisme de Barcelona i de Catalunya. En part perquè aquesta tasca ja havia començat per la clarividència del meu antecessor, Josep Anton Acebillo, que va crear l'empresa *Barcelona Strategical and Urban Systems* (BcnSus) abans de la meua arribada per desenvolupar projectes en el món. L'impuls que imprimim en aquest nou rumb, col·locant BR i l'Ajuntament de Barcelona en primer lloc, va ser realment important, sobretot tenint en compte que veníem d'una crisi sense precedents en la nostra professió, que necessitava ajuda institucional per poder accedir al mercat internacional per oferir la seva experiència. Aquest context de crisi va afectar també la càrrega de treball local que suportava una gran plantilla com la de BR, la qual cosa va significar la possibilitat de dedicar part d'aquest potencial a noves iniciatives.

Així es va fer durant la meua gestió, acompanyat per descomptat de l'alcalde Trias i el seu equip en innumbrables viatges, col·laborant amb diferents despatxos de la nostra ciutat en projectes internacionals, amb el propòsit d'impulsar la nostra experiència i talent. Vam aconseguir en aquest sentit complir també els nostres objectius, com ser l'empresa, juntament amb el Taller d'Arquitectura de Ricardo Bofill, l'únic equip espanyol i català a dirigir l'ampliació de Moscou; poder participar al costat de Ramon Folch i Carles Llop en el nou Pla metropolità Lima-Callao ↗; guanyar la licitació internacional finançada pel Banc Mundial per dirigir el Pla metropolità de Rio de Janeiro; presentar les nostres idees per al *Ringstrasse* de Viena ↗; dur a terme el projecte CLUE, o rebre l'encàrrec de l'organització de l'*Urban Exchange Platform* Barcelona-Hong Kong ↗, entre molts altres projectes internacionals, publicats en diferents mitjans locals i internacionals. Una tasca que lògicament s'ha d'entendre com una aposta a llarg termini, no d'un sol mandat, de consolidació internacional i de suport institucional.

Però no es pot resumir el treball de BR en el que cada director marca com els objectius de la seva gestió, ja que és un *think tank* que treballa de fondista en la tasca de mantenir i augmentar el coneixement de la nostra ciutat en matèries tan diverses com les infraes-

structures, el medi ambient o la mobilitat. I això només és possible per l'excel·lent nivell dels professionals que l'empresa té. En aquest sentit no puc deixar d'esmentar el treball dedicat durant la meua gestió de Maria Buhigas, Marc Montlleó o Jordi Fuster, que van representar cadascun d'ells grans equips de professionals, tots ells de reconeixement merescut.

••  
**«A què s'hauria de dedicar BR en el futur? Crec que BR està capacitada per ser, com altres grans agències internacionals, un gran actor públic en la producció de coneixements i experiències de Barcelona per a la resta del món»**

Tanmateix, qualsevol gestió té també clarobscur. A algú com jo, que arribava per primera vegada a la vida pública des de l'àmbit privat i sense cap preparació específica prèvia, potser hauria d'haver tingut una mica menys d'innocència i una mica més de desconfiança, però crec que aquí hi ha la noblesa de passar de la vida privada a la vida pública també, amb totes les seves conseqüències i malgrat els disgustos. No totes les persones que t'acompanyen en la gestió estan en la mateixa situació, i aquells que viuen professionalment de les activitats públiques –alguns tota la seva vida– no sempre treballen amb la mateixa visió. Em consta, en qualsevol cas, que aleshores es va treballar amb lleialtat i eficiència, i deixant-s'hi la pell.

Acabo aquestes línies amb una reflexió que vaig tenir oportunitat de fer quan encara era director: a què s'hauria de dedicar BR en el futur? Crec fermament que ja fa anys que no cal que hagi d'ajudar els serveis tècnics de l'Ajuntament de Barcelona, que va ser el motiu fundacional, i no soc de la idea que es transformi, com alguns volen, en un satèl·lit especialitzat –un SWAT– de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Crec que està capacitada per ser, com altres grans agències internacionals, un gran actor públic en la producció de coneixements i experiències de Barcelona per a la resta del món. I que seríem, no només de gran ajuda per a uns altres, sinó també un orgull per als nostres professionals locals i un mirall per a la nostra societat. Així ens segueixen (ad)mirant a la resta del món, que ningú no s'equivoqui. Estic agraït, malgrat els disgustos, pels anys que vaig ser-ne director i també per l'oportunitat d'explicar-ho que em brinden ara.

# EQUIPS

**A** Daniel Abella Romano, Josep Anton Acebillo Marín, Antoni Alarcon Puerto, Aida Alemany Sagalà, Pere Alsina i Bilbeny, Eladio Álvarez Gómez, M. Angel Andujar Meroño, Aleix Arcarons Camps, Jesús Arévalo i Bravo, Gustavo Arévalo Roa. **B** Mariàngels Badia Gascó, Emilio Balagué Pavón, Joan Baltà Torredemer, Ascensión Barranco

Martín, Míriam Barrero Cortés, Lluís Barril Basil, Maria Elisabet Bassi Riera, Raquel Belda, Begoña Bellette Donay, Fernando Benedicto Dumall, Elsa Bertran Brancós, Josep Bohigas Arnau, Pere Boladeras Perpiñá, Manel Bori Meda, Maria Buhigas San José. **C** Adrián Cabezas Vegas, María Isabel Cadenas Álvarez, Joaquim Calafi

Rius, Laura Cancelo Chamorro, María Inmaculada Cano Martínez, Albert Carbonell Ferrer, Jaume Carné Cabré, David Carpi Iglesias, Pablo Casals Hernandez, Núria Cases i Sampere, Jordi Castelló Abril, I. Mauricio Castro Benavides, Jose Manuel Cetina Aguado, Yvonne Cifuentes Brennan, Jacob Cirera Val, Joaquim Clusa Oriach, Montserrat Comas Pujol, Gemma Conde Cros, Alejo C. Coral Alcolea, Maria J. Cordobilla Cascales, Alberto Cot Alcega. **D** Jesús G. de La Torre Montmany, Bernardo

De Sola Susperregi, Lluís Domènech Amadó, Miguel Domingo Carceller. **E** Laia Eraso, Enric Escribà Nadal, Carmen Escudero Fernández. **F** Enric Fargnoli Domingo, Gerard Feliu Montesinos, Natalia Fernández Morales, Laura Fernandez Novell, Ignasi Fernandez Solé, David Ferrer Canosa, Andrea Fiorucci, Josep María Forcada, Maria Foselli, Ricard Frigola Pérez, Jordi Fuster Colomer. **G** Teresa García Alba,

Ramón García-Bragado Acín, Gaspar García Buyreu, Andrés García Del Castillo, Rubén García Loro, Miquel Garriga Aldeguer, Sergi Godia Fran, Sonia González Boillos, Marcelo González Villalba, Raquel Gonzalo Isla, Enrique Gornés Cardona, Alba Guillén Capell.

**H** Silvia Hita Fernández, Sonia Hornillos Sáenz. **I** Aleksandar Ivancic.

**J** Francisco Jijón Calderón, Maria Mar Jiménez Carreté, Cristina Jiménez Roig, Ingrid Juan Petit, Jordi Julià Sort, Anna Julibert Foyo. **K** Neda Kostandinovic.

**L** Emilio Lamora Font, Jose Lao Mulero, Oriol Linares Rodríguez, Juana Llinàs Serrahima, Arnau Lluch Torrents, Jorge López Benasat, Natalia López Coscojuela, Joffre López Oller, Ángel López Rodríguez, Daniel Lorca Ruiz. **M** Margarida Macián

Fillat, Adriana Malé Tolo, Ileana M. Manea, Oscar Manso Cortés, Ignacio J. Marcano Fernández, Silvia Martí Torrent, Silvia Martin Fernandez, Antonio Martín Villegas, Moisés Martínez Lapeña, Albert Martínez Lostal, Ricard Martínez Monteagudo, Laura Martínez

Sánchez, Gabriela Martínez Velez, Carla Martínez, Joan Marull López, Jordi Mas Herrero, Irene Mela Caballero, Jordi Mercadé Rogel, Ariadna Miquel Amengual, Antonio Miquel Cervero, Ana Maria Molino Roca, Joaquim Molins Amat, Adolfo Monclús Jurado, Carlos Montalbán Turón, J. Carlos Montiel Díez, Marc Montlleó Balsebre, J. Carlos Montoliu Sanllehy, Xavier Montserrat Martínez, Susana Morcillo Guillan, Philip J. Moyersoan, Guillermo Muller Zappettini, Montse Muñoz. **N** Marius Navazo, Starsky Naya

Lara, Margherita Neri, Álvaro Nicolás. **O** María Olives Mateu, Angel Ormaechea Monreal, Adrià Ortiz Miguel. **P** Lúdia Padrós Prats, Marçal Palma Bartroli, Ruben

Palma Chumillas, Laura Parellada Rovira, Ana Paricio Cárceles, Maria Isabel Peirató Alamillo, Sara Peralta Garúz, Oriol Pérez-Portabella Puig, Núria Piè i Josa, Bàrbara Pons Giner, Emili Del Pozo Trias, Martina Prat, Carolina Prats Anton, Patricia Prats Boned, Josep Prats Gascón, Arnau Prats Puntí, Ferran Puig Pons, Anna Puiggròs Xirinachs, Francesc Puigmartí Carulla, Gemma Pujol Iñigo, Miquel Pybus Oliveras. **Q** Marc

Quesada Ruiz. **R** Alicia Ramos Jordán, M. Gloria Ribera Crusafont, Alejandro Ríos Román, Claudia Rivera, J. Carmelo Rivero Ojeda, Alejandro Rocabert Marcet, Patxi Rodríguez Díez, Gustavo Rodríguez Ferrer, Daniel Rodríguez Rey, Clara Roig Cortés, Sergi Romero Moreno, Sergio Ros Chaos, Luis Roura Bonet, Anna Roy Solduga, Verónica Rueda Boada, José María Ruiz Núñez. **S** Mireia Sabata Castel, Maria Sales

Paradell, Alexandra Sánchez Cobo, Itzel Sanromà Moncunill, Joan Sansa Hurtado, María José Santiago Coto, Ricardo Santos Rodríguez, Corpus Senes Garcia, Eva Serra De La Figuera, Josep Maria Serra Majem, Giorgia Sgarbossa, Miquel Sodupe Roure, Hector Soriano Alfonso, Mauro Soto Garcia, Ioanna Spanou, Pere Suau Sánchez, Anna Subirats Ribas, Omar Suliman Jabary Salamanca, Emma Suriñach. **T** Marc

Taulats Ibars, Nuno Tavares Margalho, Oriol Teixidó Escoté, Carlos Teixidor, Antoni Tió i Sauleda, Moisés Tomás Rubio, Miren Torán Ayestarán, Rossend Torrens Pujadas, Helena Torres Grau, Alejo Trullás Rosal, Juan Tur Torres. **U** Francisco Ullod

Marcos. **V** Erick Valdez Valderrama, Enrique Vall Procas, Marta Vancells Morón, Anna Vergés Parisi, Laura Vergoñós Pascual, Maria Vila d'Abadal Castilla, Manuel Villalante Llauredó, Claudia R. Villazón Chávez, Javier Villena Fernández, Maria Angels Viñas Fusté, Jordi Vivaldi Piera. **Y** Patricia Yanes Ojeda. **Z** Beatriz M. Zaragoza Díaz.

**215**  
PERSONES

1993

2018

# Barcelona Regional és...

...un somni que ens  
lleva el son.

...una eina al servei de  
la ciutadania per pensar  
com millorar Barcelona  
i el seu entorn.



IGNASI MARCANO

LAURA MARTÍNEZ

GUSTAVO RODRÍGUEZ

ARNAU LLUCH

GABRIELA MARTÍNEZ

JORDI MERCADÉ

JORDI CASTELLÓ

ANDRÉS GARCÍA

ASCEN BARRANCO

DAMIÁN MARTÍNEZ

NATÀLIA LÓPEZ

ILEANA MANEA

...el treball d'avui pel  
demà metropolità.

...un instrument per  
pensar i repensar la  
ciutat metropolitana.

...l'apagafocs i el solucio-  
nador de marrons.

...un punt de recàrrega  
d'il·lusió per la teva feina.



MARIA OLIVES

XAVI MONTSERRAT

SILVIA MARTÍ

ENRIC FARGNOLI

MARIA VILA D'ABADAL

IRENE MELA

RICARDO SANTOS

MIQUEL DOMINGO

MARCELO GONZÁLEZ

JOSE MANUEL GUTIÉRREZ

BÁRBARA PONS

ADRIÁN CABEZAS



...té l'objectiu de millorar la qualitat de vida dels habitants metropolitans.

...l'oficina tècnica de la qual molts voldrien disposar.

...un misteri, fins que la coneixes, que passa a ser un deliri, un desig i una meravellosa eina.



IOANNA SPANOU

SÍLVIA HITA

JOSEP BOHIGAS

ALBERT CARBONELL

LLUÍS BARRIL

MARÇAL PALMA

LAURA VERGOÑÓS

GUSTAVO ARÉVALO

JOSÉ LAO

CARLES PITARCH

IVÁN RABAL

...una oportunitat per deixar la nostra empremta positiva allà on vivim.

...una experiència única en la vida professional dels seus treballadors.

...Beyond Required.

...un equipàs.



ELADIO ALVÁREZ

EMILI LAMORA

PERE BOLADERAS

GERARD FELIU

MIGUEL GARRIGA

ARNAU PRATS

QUIQUE GOMES

ALEIX CORAL

JUAN CARLOS MONTIEL



...una xarxa d'experts que treballen per al bé comú.

...la gestió de tot tipus de condicionants.

...imagina el somni del que vol ser Barcelona.



NÚRIA CASES

PERE ALSINA

PABLO CASALS

MARIBEL CADENAS

JOAN CADENAS

RUBÉN PALMA

ALURA PALMA

MARIA BENEDETTA FOSELLI

BEATRIZ ZARAGOZA

CARMEN ESCUDERO

JOSEP PRATS

NUNO MIGUEL TAVARES

ENRIC VALL

...el cap que té cura i pensa el futur per a Barcelona.

...visió global i crítica sobre el territori.

...joventut, frescor, esforç, equip i multidisciplinarietat.



MANEL VILLALANTE

NÚRIA PIÉ

ISABEL PEIRATÓ

ADRIÀ VIVES

ENRIC ESCRIBÀ

CLARA ROIG

ERICK VALDEZ

LAURA CANCELO

DANIEL LORCA

...una tastaolletes  
i un torracollons.

...no és necessària  
però sí imprescindible.

...una part de  
la meva vida.

...dona llebre per gat.



OURANIA CHAMILAKI  
ALBA GUILLÉN  
MARGHERITA NERI  
ANNA SUBIRATS  
ANA PARICIO  
CLAUDIA VILLAZÓN

LÍDIA PADRÓS  
JAVIER VILLENA  
JORDI FUSTER  
JOANA LLINÀS  
CAROLINA PRATS  
ADRIÀ ORTIZ  
MIREIA SABATA

...qüestiona allò  
inamovible i planteja la  
possibilitat de canvi.

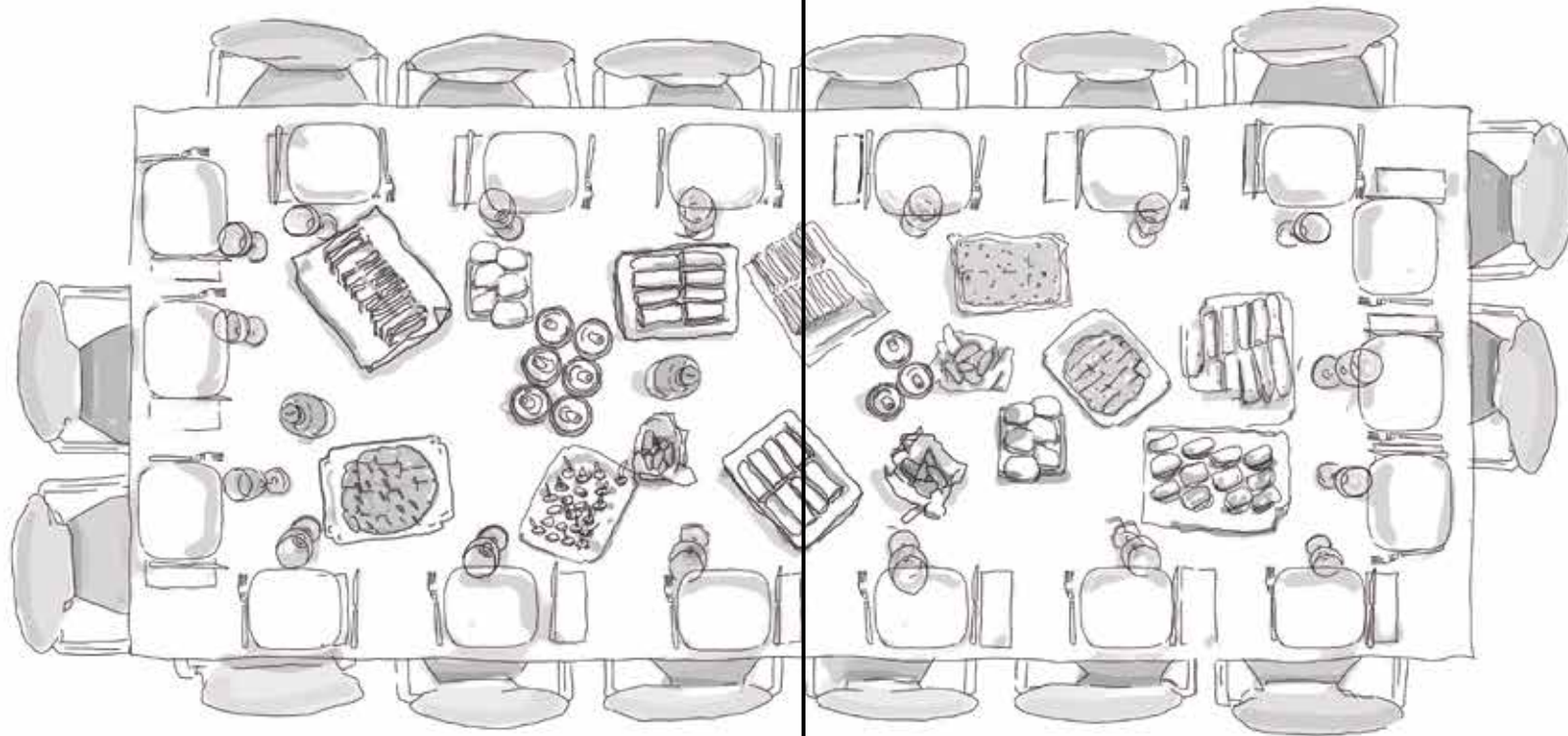
...un know how de  
grans projectes de  
transformació urbana.

...una família que  
funciona.



GERARD PÉREZ  
GEMMA CONDE  
MARC MONTLLLEÓ  
CRISTINA JIMÉNEZ  
MIREIA COSTA  
SÍLVIA MARTÍN  
ANTONI REUS  
ITZEL SANROMÀ

MIQUEL PYBUS  
GIORGIA SGARBOSSA  
SERGI ROMERO



Demandar a un grup de treballadors, antics i en actiu, que escriguin unes línies sobre Barcelona Regional podia ser una càrrega. Es va optar per un dinar frugal a la sala de reunions de BR, on tantes hores hi havien passat. En cert sentit, va ser una celebració i el Carles Cols en va ser el testimoni.

## Els berramites

CARLES COLS

Periodista

..

**«Un dinar amb berramites és una vivisecció allixonadora sobre les claus de l'èxit de l'empresa»**

Dinar a BR. Molt frugal. Croquetes i truita de patates. El pisolabis rai. El que encongeix l'estómac una mica és seure a taula amb una quinzena llarga de berramites, part de l'equip que ha donat forma a Barcelona i el seu entorn, tots amb titulacions tècniques i científiques majúscules, d'aquelles en què les matemàtiques encara ho són tot. El més fàcil, si es ve de lletres, és no estar a l'altura, perdre's. Hi ha una vella història d'un acudit que ho resumeix a la perfecció. Vet aquí una festa de matemàtics. Van una mica contents. Un s'anima i explica l'acudit. «Jesús es troba a la vora del riu Jordà i diu als apòstols: “ $y = ax^2 + bx + c$ ”.» Tots riuen menys un. És de lletres i no ho pesca. És una paràbola.

El dinar, però, resulta ser una meravella. Al voltant de la taula se succeïen les anècdotes, les nostàlgies, els

secrets, i fins i tot es llança algun punyal adreçat als despatxos d'altres administracions, però és més interessant fixar-se (utilitzant el llenguatge que ells mateixos fan servir) en els intersticis. El dinar és una vivisecció que mostra les claus de l'èxit dels projectes de BR, com es couen. Haurien de patentar el mètode. És només una idea.

Els apunts que s'exposaran a partir d'ara, potser de manera un xic caòtica, són frases caçades al vol i alguna reflexió pròpia apuntada a peu de pàgina. Un exemple: Maria Buhigas, arquitecta, trenca el gel tot just començar. **«Aquí les preguntes sempre s'han pogut qüestionar. Sempre s'ha acceptat com a natural mirar les coses des d'un punt de vista diferent, posar en dubte les solucions que es donen per bones.»** Sembla que és una rotunda falsedat

que els romans no comprenguessin els principis essencials dels vasos comunicants i que, per això, construïssin aqüeductes. Potser és que ningú no va qüestionar la tradició. Millor per Segòvia, per descomptat. El secret, sembla, és la pluridisciplinarietat (la paraula més llarga que trobareu en aquest text, per cert). Buhigas, un talent format a Columbia, en Planificació Urbana (*Urban Planning*), va aterrar el 1999 en aquesta amanida de disciplines acadèmiques que és BR, amb ganes, si calia, de portar la contrària.

De mixtura, sembla que ja n'hi havia a la gènesi de BR, en aquest nucli fundacional procedent dels Jocs Olímpics. Ho diu Bernardo de Sola, que en aquests casos es considera un històric de la casa. **«Els anys 80 —explica aquest campió de triple salt— van ser una escola; tractàvem temes d'enginyeria civil clàssica, però pensats des del punt de vista de l'arquitectura, i tot plegat, a més, en un temps molt limitat perquè el projecte fos una realitat física.»** De Bernardo diuen que és l'home que va humanitzar arquitectònicament la ronda de Dalt. Gràcies. No hi havia més secret —recorda— que dedicar-hi hores i, com dèiem, enderrocar els murs entre les parcel·les professionals, perquè hi corregués intel·lectualment l'aire.

Un altre acudit. Més que res per alleugerir. Aquest és d'enginyers. En són dos. Veuen un got amb aigua. No discuteixen sobre si està mig ple o mig buit. Coincideixen en el diagnòstic: el volum del recipient és el doble del necessari. Podrien calcular el període de retorn. Aquesta seria una altra variant. L'acudit sembla que no retrata amb fidelitat el gremi. Cap al minut vint de la

tertúlia, s'enceta un debat curiós. Què és un carrer? No hi ha consens. Que tingui o no carril bici, posem per cas, és intranscendent. «Només és pintura i plàstic.» «Bernardo, ets un clàssic», li diuen a l'uníson dos companys. Ell hi insisteix. Es defensa amb una frase molt professional. **«Són les infraestructures les que rompen el territori. És una marca i cal fer-la bé.»** Fa pensar una mica, per la rotunditat, en Ernest Rutherford; ja sabeu qui, el de «la ciència és tota ella física, la resta és filatèlia». La gràcia, tot i que no ve al cas, és que a Rutherford li van donar el Nobel de Química.

Que BR és un ecosistema molt especial, com una selva molt rica en vida, sembla que s'aprecia quan es camina lluny dels seus arbres. **«El millor que m'ha passat a BR és que em fessin fora.»** Caram aquest Joan Sansa! **«Al principi, és clar, em va caure el món al damunt, però aviat em va permetre posar a prova la musculatura que havia adquirit en aquesta casa.»** Resulta que estava fet un Maciste. Ell, de la mà de Bernardo de Sola, havia entrat a BR quan tot just s'afaitava arquitectònicament parlant; era molt jove.

El compta-revolucions professional d'aquesta empresa gira més veloç que a la resta del món. Per això, en un currículum professional, la línia que fa referència al pas per BR no passa inadvertida. **«És cert, és cert. Quan busques feina i dius que vens de BR, et miren com si vinguessis de la CIA. Més encara, com si vinguessis del CSI de l'urbanisme»**, conclou Sansa.

S'hi sumen més testimonis en la mateixa línia. Per uns instants, allò sembla una reunió de berramites anònims. En el seu torn, Sito Alarcón, que al seu currículum



EQUIPS

**BÀRBARA PONS**  
Arquitecta. Tècnica de l'Àrea d'Estratègia Urbana de BR (2017-...)

**JORDI MAS**  
Arquitecte. Tècnic responsable de l'Oficina del Besòs (2008-2011). Actualment: Tinent d'Alcalde de Santa Coloma de Gramenet

**PERE SUAU**  
Geògraf. Tècnic de Mobilitat de BR (2005-2006). Actualment: Consultor

**GUSTAVO RODRÍGUEZ FERRER**  
Enginyer industrial. Tècnic Infraestructures d'Energia de BR (2002-2010). Cap de l'Àrea d'Infraestructures d'energia de BR (2010-...)

**MARIÀNGELS BADIA**  
Advocada. Advocada a l'IMPU\* (1987-1994). Cap dels serveis jurídics de BR i Secretària del Consell d'Administració (1994-2000). Actualment: Jubilada

**JOSEP MARIA SERRA**  
Arquitecte. Tècnic de Projectes Urbans de BR (1995-2000). Actualment: Santa&Cole

**MARIA BUHIGAS**  
Arquitecta. Tècnica d'estudis territorials de BR (1999-2010). Directora de l'Àrea d'Estratègia Urbana de BR (2010-2014). Actualment: Consultora

**MARC MONTLLÉO**  
Biòleg. Tècnic de Medi Ambient de BR (1999-2010). Director de l'Àrea de Medi Ambient de BR (2010-...)

**ANNA VERGÉS**  
Arquitecta. Tècnica d'Habitatge de BR (2015-2016). Actualment: Coordinadora de l'Observatori Metropolità de l'Habitatge (2017-...)

**JOSEP BOHIGAS**  
Arquitecte. Director general de BR (2015-...)

**JOAN SANSÀ**  
Arquitecte. Tècnic de Projectes Urbans de BR (2005-2012). Actualment: Tècnic de l'Ajuntament de Barcelona

**JUAN CARLOS MONTIEL**  
Arquitecte. Col·laborador extern de BR (1994-2001). Director Gerent de BR (2006-2011). Subdirector General de BR (2011-...)

**JAVIER VILLENA**  
Geògraf. Tècnic de l'Àrea de Mobilitat de BR (2017-...)

**ALVARO NICOLÀS**  
Enginyer de Camins. Tècnic de Mobilitat de BR (2004-2006). Actualment: Assessor a la Regidoria de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona

**CARLES COLS**  
Periodista

**SITO ALARCÓN**  
Biòleg. Responsable de Medi Ambient de BR (1995-2006). Vicegerent de BR (2006-2011) / Adjunt a Direcció de BR amb simultaneïtat amb la Gerència del Consorci del Besòs (2012-2017). Actualment: Director del Zoo

**JORDI JULIÀ**  
Enginyer de Camins. Responsable de Mobilitat de BR (1994-2004). Actualment: Consultor

**BERNARDO DE SOLÀ**  
Arquitecte. Tècnic a l'IMPU\* (1987-1994). Cap de Projectes Urbans de BR (2014-2012). Actualment: Jubilat

\* IMPU: Institut Municipal per a la Promoció Urbanística i els JJOO '92

de biòleg pot presumir d'haver participat en una resurrecció, la del Besòs ↗, aprofundeix en aquesta línia. **«BR va ser la meva veritable universitat. Quan surts d'aquí, la veritat és que topes [de nassos] amb la resta de la realitat.»** No diu «de nassos», però tampoc val la pena ser escrupolosament literal amb les seves paraules.

Aquesta idea, la d'una *BR University*, apareixerà més vegades a la xerrada. BR com una mena de placa de Petri on es cultivaven grans projectes. **«Això, en realitat, és un laboratori, però no se'n fa gaire bombo. Jo vaig ser aquí des del principi —recorda Josep Maria Serra—, i llavors s'estaven dissenyant en aquests despatxos la bocana del port i les pistes de l'aeroport —que es diu aviat—. Poc després, s'estava construint la maqueta de la Sagrera» ↗**, continua. Impressionar en Serra no deu resultar senzill. Cal recordar que és autor del *Manual d'Elements Urbans*, llibre de capçalera de l'espai urbà, com l'obra de Simone Ortega ho és respecte de la cuina.

••

**«A la seu de BR hi ha parets arquitectòniques, clar, però el secret és que no hi ha murs professionals»**

El que sorprenia, i ara encara sorprèn, paraula de Jordi Julià, és la potència de l'equip humà. **«No hi ha, que jo sàpiga, altres consultories amb aquesta potència de tret.»** I hi afegeix Alarcón que el mèrit és que, malgrat el talent aplegat sota un mateix sostre, no han caigut en la tendència més

comuna, tan pròpia de l'espècie humana, de degenerar amb el temps cap a un mapa intern de regnes de taifes. «Aquí no n'hi ha hagut.» El secret? «La generositat», subratlla Maria Buhigas. Va entrar a BR amb 27 anys. Va entrar-hi a fons. Recorda que les portes dels despatxos hi eren per obrir-les i preguntar. No intenteu fer això a casa si no sou BR.

Abans de prosseguir, llegim una de les anotacions a peu de pàgina. És una observació amb la mirada perduda. El dinar se celebra en un lloc realment estrany. La seu de BR és a la Zona Franca. És un lloc tan inhòspit que no van tenir nassos de dedicar els carrers a prohoms de la política, la ciència o la literatura, com succeeix als cascos realment urbans. Aquí els carrers són lletres i números. La reflexió és la següent. La decisió de col·locar la seu de BR en aquest no-res és obra d'un savi. Potser va ser només perquè el metre quadrat era econòmic, però resulta interessant que es troba fora de l'espai i el temps, invisible. La idea neix d'una cosa que apunta Serra. **«Aquí no es pensava mai en les properes eleccions, es pensava en Barcelona i punt.»** Les eleccions eren una preocupació allà on els carrers tenen noms de persona o de planetes o d'altres ciutats. BR era una singularitat. Bàrbara Pons, estratègia urbana, va més enllà. **«Això va agafar vida pròpia, sobretot quan la gent que hi treballava va descobrir que això era una gran família.»** «La figura de Pons —apunta un comensal per sota el nas— és especialment important, ja que és en mans com les seves com BR haurà de tirar endavant.» És, en termes d'atletisme, la rellevista.

No és fàcil posar una data a un clic d'aquesta mena. Quan va saber BR que era

→ 150. Recuperació ambiental del riu Besòs.

→ 104. Sagrera.

una anomalia feliç? Vet aquí una proposta. És només simbòlica, però representativa. Amb uns quants diners estalviats d'aquí i d'allà, algú (no ens posem acusetes) va decidir comprar un programa informàtic capdavanter, és a dir, car, de control i predicció de la contaminació ↗. No va ser pas una decisió política. Quan, temps després, sí que ho va ser, el programa ja era a casa seva. És una de les joies de la corona. N'hi ha més. La família reial britànica, com és ben sabut, guarda la seves a la Torre de Londres. Les de BR són, en part, en un armari. Tothom al dinar coneix l'armari.

••

**«El fons d'armari és una expressió que pren un sentit especial a BR. Aquí hi ha roba per vestir Barcelona mil vegades diferent»**

**«Aquesta casa es defineix —repreu el fil Marc Montlleó— pels graus de llibertat amb què es treballa, la capacitat d'autogenerar projectes i, en ocasions, recuperar línies de treball que en algun moment es van deixar aparcades.»** Aparcades a l'armari, és clar. És el superpoder de BR. Més o menys ho expliquen així. Diu la llegenda que hi ha mil feines darrere aquelles portes. Un dia calia anar a una reunió amb una altra administració. En termes futbolístics, calia atropellar el rival. Va ser el dia de la maleta amb rodes. Pels passadissos de la casa, sembla que és un episodi famós. Es tractava de desbordar l'altra part amb arguments. Gairebé no hi cabien a la maleta. Són històries que coneix

Montlleó perquè va entrar a la casa el 1999 com a becari, de la mà de Sito Alarcón. Va ser el seu home durant tant de temps a peu de la llera del Besòs, el coneix amb tant de detall, que és el nostre Tom Sawyer. Avui és director de l'àrea de medi ambient.

En aquesta mena de tertúlies de sobre-  
taula mai no hi falten els laments, com diu Josep Buhigas, repetint, com una lletania, que els temps passats eren millors. Estem a punt d'arribar-hi. Potser és perquè les postres s'han quedat curtes. Però, abans de la foscor, una mica més de llum. La llum ve de Pere Suau, geògraf a BR entre els anys 2005 i 2006, i un prestigiós especialista en sistemes aeroportuaris. Vol que se sàpiga que durant la seva etapa docent a l'estranger va descobrir que ningú no pot plantar cara al món acadèmic anglosaxó en algunes matèries, d'acord, però que, en capacitat d'entendre la complexitat de projectes com els que gosa fer BR, caminen curts de gambada.

Ara el que havíem anunciat: els laments. El primer, la sorpresa que va suposar per a molts d'ells que, quan el pare de BR, Pasqual Maragall, va ser elegit president de la Generalitat, l'empresa no fes un pas equivalent. No va ser ni per falta de voluntat interna ni per falta de preparació. Jordi Julià recorda que el sou l'hi pagava BR perquè redactés dos plans, un de viari i un altre de ferroviari, per a Catalunya. Nota a peu de pàgina. A les ucronies literàries, això s'anomena punt Jonbar, l'instant en què la història d'un lloc podria haver estat diferent si hi hagués passat alguna cosa diferent. Per exemple, que la Generalitat hagués creat el seu BR. «Potser en aquesta ucronia Rodalies ↗ funcionaria millor», se sent en una punta de la taula.

↑ 130/230. Qualitat de l'aire.

↑ 238. Rodalies.



Més laments. No és per tirar sal a les ferides. Els convidats enyoren els temps en què els governs municipals no tenien fonaments de guix. **«La política municipal és avui una mica com una vaca, que prou feina té d'espantar-se les mosques.»** Ho diu algú que actualment es troba a l'altra banda de la línia. BR, d'un temps ençà, està més immiscida en el dia a dia. Montoro va congelar les plantilles municipals i BR es va convertir en un jaciment de matèria grisa per a les coses quotidianes. La quotidianitat, per cert, és de vegades molt agra. **«Us imagineu que s'hagués de construir ara l'Eixample? Caldria negociar casa per casa.»** La imatge que li ve al cap a Álvaro Nicolás (al costat de Jordi Julià, Cristina Jiménez i Jordi Fuster, el pòquer de la mobilitat) destensa la situació. Gairebé és un acudit d'urbanistes. Per cert, en volem un altre de matemàtiques? Hi ha un parell de topòlegs en una cafeteria durant l'esmorzar. Ho passen malament. Són incapaços de distingir una tassa d'un donut. Efectivament, topològicament són el mateix objecte.

••

**«Cap dinar d'excompanys ho és si no hi ha uns minuts per lamentar-se. Aquí, d'aquell moment que BR va poder acompanyar a Maragall a la Generalitat»**

Passades dues hores de dinar, amb el pòsit del cafè visible al fons de les tasses, es posa sobre la taula la qüestió que, estranyament, no havia sortit abans a escena: l'*Acebillat*. Aquesta demora és curiosa, sí,

sobretot tenint en compte que aleshores, quan BR es va llaurar la fama i es feien maquetes a escala 1:1 (la prova pilot del tramvia ↗ de la Diagonal, com es recorda a la taula), Josep Anton Acebillo, que dona nom a aquesta era, deia que calia posar llums a les preses del Besòs. Que no, li deien, que no es veuran, que l'aigua està tèrbola. El temps li ha donat la raó. Està cristal·lina.

Julià recorda que Acebillo imposava més que respecte, menys que por. Sens dubte, era el teu passaport. **«Anaves a alguna direcció general, en una altra administració, i et preguntaven amb menyspreu que qui eres. Els responies que venies en nom d'Acebillo i que, si ho preferien, podia venir ell en persona.»** Sembla que funcionava. Acebillo, ho saben els qui el coneixen, és torrencial. És una mena de figura que es dona en altres camps, al cinema i a la literatura, per exemple. Però en aquestes ocasions convé observar amb lupa, perquè acostuma a haver-hi, una mica a l'ombra, un editor literari o un productor cinematogràfic que canalitza les aigües quan baixen braves. Aquesta és, aquí, l'advocada Mariàngels Badia, clau de volta perquè la insòlita arquitectura jurídica de BR no s'ensorrés. Un dels comensals, en petit comitè, quan ja havia finalitzat la trobada, es digna a subratllar la seva importància. Que no us confonguin les seves formes amables. Aquesta era, pel que sembla, la seva arma. A Badia sempre se li feia cas. Fins i tot Acebillo.

De les notes preses durant el dinar només en queden dues mitges quartilles per ressenyar. Van marcades amb asterisc. Es van anotar a l'hora de les postres per indicar que potser era una bona manera

↳ 236, Tramvia.

d'acabar el text. El primer asterisc era per lamentar les absències d'última hora, sobrevingudes per problemes d'agenda, i dedicar-hi algunes línies. No van poder assistir-hi Ferran Puig, que un dia va deixar BR per posar-se mans a l'obra en la piràmide que fa anys que es construeix a la ciutat, la Sagrera ↗ (no qualsevol dia es pot xerrar amb Imhotep), i Jordi Fuster, un cas digne d'estudi. Va entrar a BR com a enginyer de camins directament des de la facultat. Fins aquí, res d'insòlit. És expert en mobilitat. No és pas l'únic. La qüestió és fins a quin punt ho és, gairebé osmòticament. Fa vint-i-cinc anys que fa servir el transport públic per viatjar des de casa, a les Masies de Voltregà, fins a l'oficina.

L'altre asterisc en les anotacions és al costat de les sigles «JM». És per un discurs brevíssim i sentit que vol pronunciar Jordi Mas. Va plegar el 2011 i, per les seves paraules, sembla que sempre portarà BR en el record. **«Gràcies a Barcelona Regional he fet coses que mai no hauria imaginat. He estat al riu Besòs ↗, amb l'aigua fins**

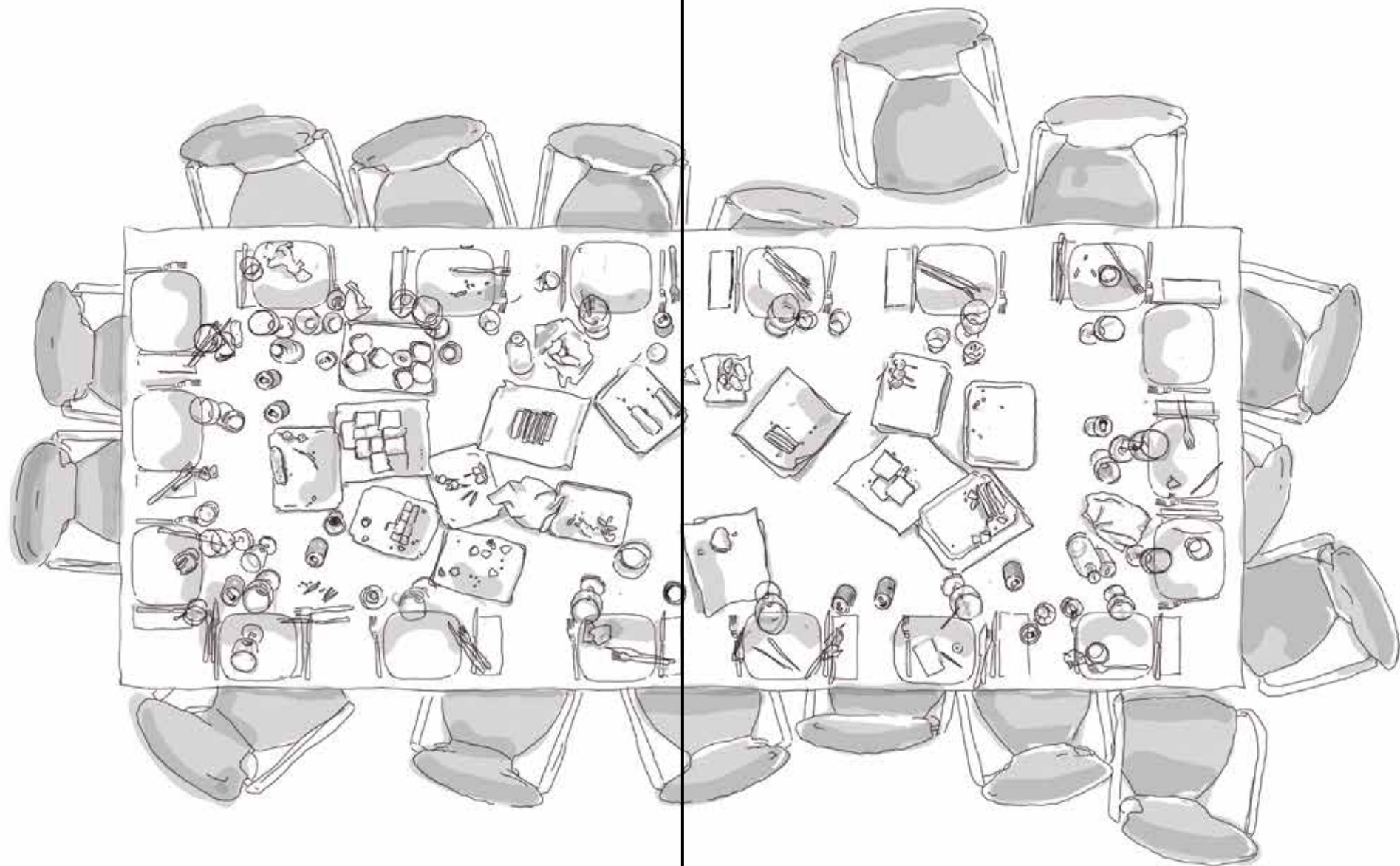
**als genolls. He estat a les profunditats de Collserola ↗, dins d'un túnel que travessa la muntanya. He estat davant per davant la tuneladora de la L-9. He estat a trenta metres de fondària, als esculls submarins ↗ de cara a les platges de Barcelona.»** D'acord, no és el discurs que Shakespeare va escriure perquè Enric V encoratgés les tropes abans de la transcendent batalla de Sant Crispí. Mas és arquitecte. Però aquests quatre records (és una opinió personal) sintetitzen bé aquest dinar en honor de BR.

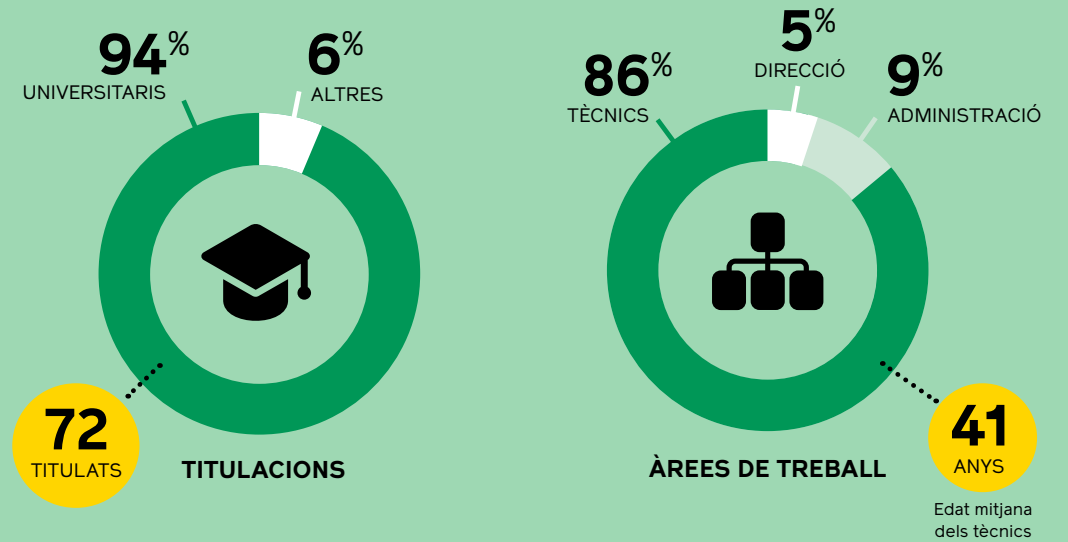
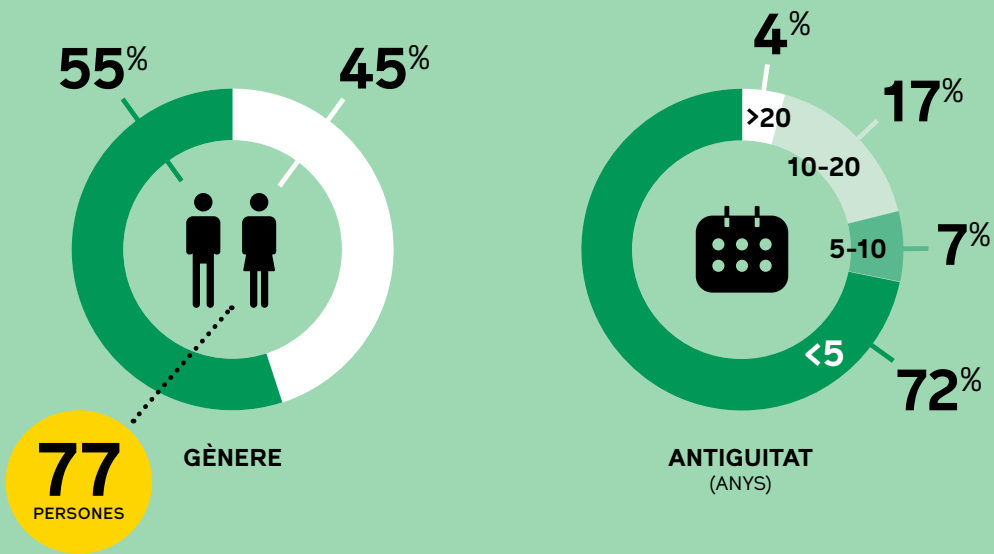
Gràcies.

↳ 150, Recuperació ambiental Besòs.

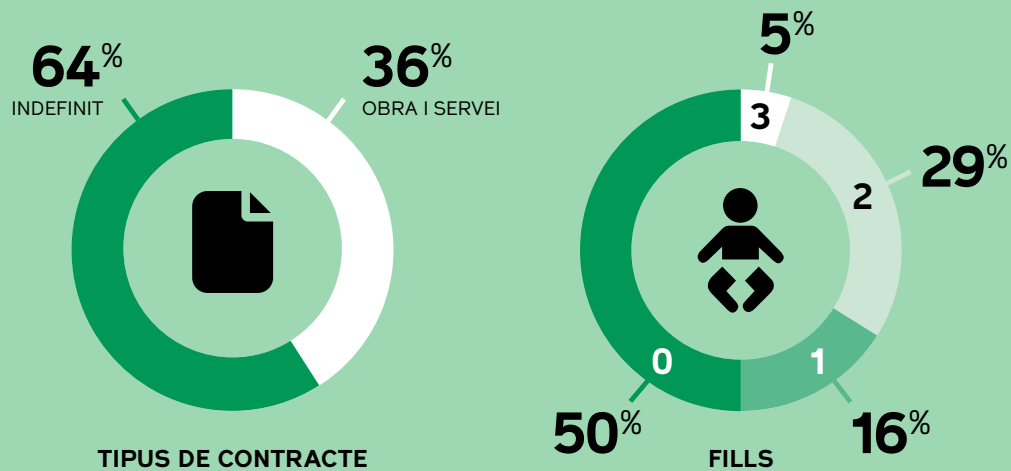
↳ 104, Sagrera.

↳ 196, Parc dels esculls. ↳ 164, Collserola.

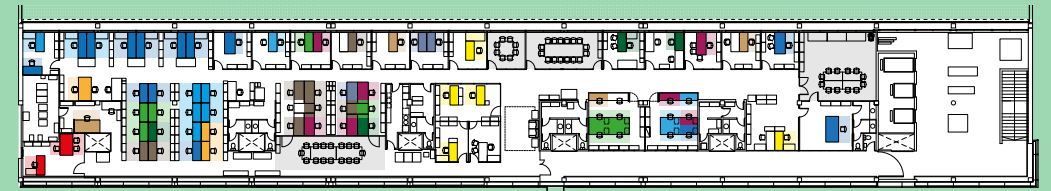




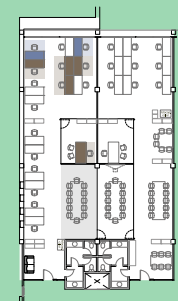
# Dades 2018



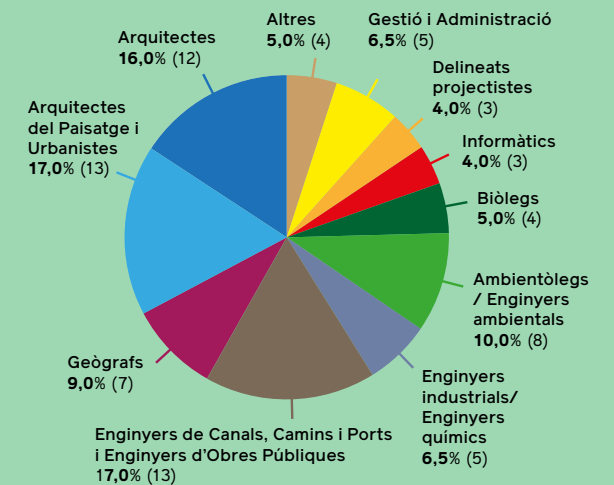
OFICINES DE BARCELONA REGIONAL



Planta superior



Planta inferior

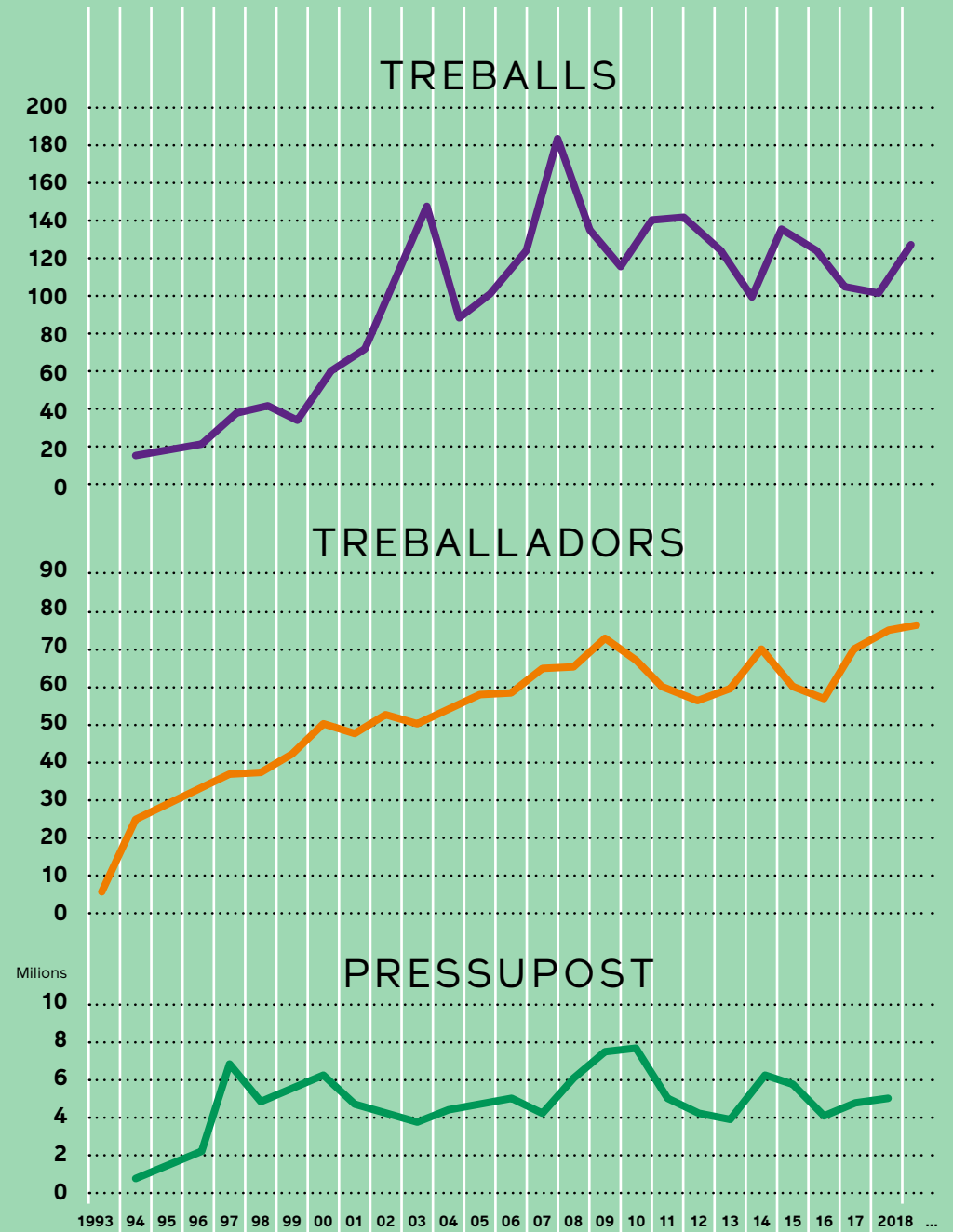


# LÍNIA DEL TEMPS

Els 2.365 treballs que Barcelona Regional ha desenvolupat en aquests 25 anys desafien qualsevol intent de classificació en categories estanques. Per això hem optat per seleccionar un centenar d'ells i ordenar-los per àmbits geogràfics amb la voluntat de facilitar la seva localització, i amb les Rondes com a element de referència. Així identifiquem treballs Intra-Rondes, Territori Rondes, Extra-Rondes, i Internacionals.

Els presentem en el marc d'aquesta línia del temps per proporcionar una visió de conjunt i per explicar la permanència de moltes de les feines al llarg dels anys.

- SISTEMES
- TERRITORI I MEDI AMBIENT
  - ▬▬▬▬ ENERGIA I CLIMA
  - ▬▬▬▬ HABITATGE I URBANISME
  - ▬▬▬▬ TURISME
  - + + + + MOBILITAT I INFRAESTRUCTURES
  - ▬▬▬▬ ACTIVITAT ECONÒMICA



	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19								
GOVERN D'ESPANYA	👤 FELIPE GONZÁLEZ			👤 JOSE M. AZNAR			👤 J.L. RODRÍGUEZ ZAPATERO						👤 MARIANO RAJOY						👤 P. SÁNCHEZ																	
GENERALITAT DE CATALUNYA	👤 JORDI PUJOL						👤 PASQUAL MARAGALL						👤 JOSÉ MONTILLA						👤 ARTUR MAS			👤 CARLES PUIGDEMONT			👤 J. TORRA											
AJUNTAMENT DE BARCELONA	👤 PASQUAL MARAGALL						👤 JOAN CLOS						👤 JORDI HEREU						👤 XAVIER TRIAS						👤 ADA COLAU			👤 JOSEP BOHIGAS, Director General								
	🇧🇷						👤 JOSEP A. ACEBILLO, Conseller Delegat						👤 RAMÓN GARCÍA-BRAGADO, Subdirector						👤 MIQUEL SODUPE, Director Gerent						👤 JUAN CARLOS MONTIEL, Director Gerent (des de setembre de 2011, Subdirector General)						👤 WILLY MÜLLER, Director General			👤 JOSEP BOHIGAS, Director General		

### INTRA-RONDES

#### Sagrera

**Nova estació intermodal i entorn** [104]

Sagrera en el marc del sistema ferroviari metropolità  
Proposta infraestructural del conjunt  
Ordenació del conjunt de l'àmbit Sant Andreu-Sagrera  
Planejament derivat dels diferents sectors  
Definició tipològica de l'estació de la Sagrera  
Avantprojecte de l'estació de la Sagrera  
Estudis previs del conjunt de l'espai públic

📍 **Pla Picasso** [138]  
+ Soterrament Ronda del Mig i Plaça Cerdà

#### 22@

Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou

📍 **Pla 22@** [116]  
Estudis de base per definició de l'estratègia del 22@  
Definició de criteris infraestructurals  
Definició de criteris de mobilitat  
Redacció PEI del Poblenou

📍 **Pla de Millora Energètica de Barcelona**

#### Sants

**Rambla de Sants** [110]

Sants en el marc del sistema ferroviari metropolità  
Propostes d'accessos ferroviaris a l'estació de Sants  
Proposta d'ordenació dels entorns de l'estació  
Avantprojectes d'aparcaments i estació d'autobusos  
Projecte de cobertura de les vies d'accés (Calaix de Sants)  
Projecte d'ordenació de la superfície del "Calaix de Sants"

+ **Túnel de Montjuïc** [140]

#### Qualitat de l'aire de Barcelona

 [130]

📍 **Pla d'Energia, Canvi Climàtic i Qualitat atmosfèrica de Barcelona 2011-2020**

+ **CEDI** [141]    + **Projecte LIVE (vehicle elèctric)** [142]

📍 **Mapa industrial de Barcelona** [144]    📍 **Cluster Nàutic** [145]

📍 **Estudi de l'ús hotelier a Ciutat Vella**    📍 **A New Urban Metabolism**

#### Entorns estació Sants

 [112]    Estudi estratègic

📍 **Serveis socioambientals dels espais verds de Barcelona**

+ **Autobusos Interurbans de Barcelona**

📍 **30% HPP** [132]    📍 **Mesures urbanístiques per l'habitatge**

📍 **PEUAT** [136]    📍 **Estratègia de Mobilitat Turística**

📍 **Pla Clima** [131]    📍 **Manual d'urbanisme de la vida quotidiana**

### TERRITORI RONDES

#### Besòs

**Projecte de recuperació ambiental del riu Besòs** [150]

📍 **El Besòs, el riu que mirava passar els trens**

📍 **Pla de Reforma de La Mina**

#### Collserola

**Vessant barceloní de Collserola** [166]  
Estudi estratègic

📍 **Parc d'Esculls**

● **Exposició «Barcelona in Progress»**

📍 **Planificació i gestió integral del litoral. Eines, estratègies i bones pràctiques**

#### Llobregat

**Pla Delta** [178]

Secretaria de la Comissió de Seguitment formada per totes les administracions  
Elaboració de la integració de propostes i projectes amb visió transversal:

- Desviament del riu Llobregat a la desembocadura
- Nova depuradora d'algües
- Sistema viari i ferroviari fins l'accés al Port de Barcelona
- Tercera pista de l'aeroport
- Tractament hidríic defensiu de l'aquífer del Llobregat

#### Litoral / Fòrum

**Ordenació Territori Fòrum** [194]

Definició de l'estratègia de transformació  
Document de Modificació del PGM  
Definició dels àmbits d'actuació  
Bases i gestió dels concursos d'arquitectura i enginyeria  
Coordinació i supervisió tècnica del desenvolupament dels projectes

📍 **ZMT**

📍 **PGIL** [189]    **Pla de Gestió Integrada del Litoral del municipi de Barcelona**

📍 **Nou Zoo Marí** [198]

📍 **Ciudadella** [202]    **Pla Director Zoo de Barcelona**

📍 **Peu de Montjuïc** [206]    **Propostes Ronda Litoral**

📍 **La Marina** [210]    **PEI la Marina**

#### Estratègia Delta

 [182]

📍 **Ecobarri Vallbona**

📍 **Barris Nord de Barcelona / Ciutat Meridiana**

📍 **CAACB** [170]

📍 **REL** [218]    **Reflexió Estratègica del Litoral**

📍 **Port Olímpic** [200]    **Estudi de l'adequació d'usos i explotació**

📍 **Façana Litoral Morrot** [208]

📍 **Illa de baixes emissions**

📍 **Una estratègia per a la Marina**

### EXTRA-RONDES

**Alta velocitat i sistema ferroviari metropolità** [234]

Establiment de les bases tècniques de negociació de l'Ajuntament de Barcelona amb la Generalitat de Catalunya i el Ministeri de Foment  
Alta velocitat: anàlisi i propostes de variants de traçat i estacions  
Xarxa de rodalies; elaboració de la proposta formulada conjuntament per la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona

+ **Sistema ferroviari**

+ **Tramvia** [236]

+ **Propostes per al Pla de Rodalies** [238]

📍 **Atlas Ambiental de l'Àrea de Barcelona**

📍 **Mosaico Territorial para la Región Metropolitana de Barcelona**

📍 **Atlas Industrial de la Región Metropolitana de Barcelona**

📍 **PTMB** [221]    **Avaluació Ambiental del Pla Territorial Metropolità de Barcelona**

📍 **Pla Estratègic de la Xarxa Elèctrica de l'AMB**

📍 **Qualitat de l'aire** [230]    **Municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona**

📍 **PSAMB** [222]    **Pla de Sostenibilitat de l'AMB**

📍 **REM** [218]    **Reflexió Estratègica Metropolitana**

+ **Vehicle Elèctric (AMB)** [240]

📍 **Condicions del sòl industrial per a la localització d'empreses**

📍 **Pla de Millora de la Biodiversitat AMB**

📍 **PDU** [224]    **Avaluació Ambiental Estratègica**

📍 **PREMET25** [226]

📍 **Pla Director de l'aigua** [228]

+ **MaaS** [241]    **Mobility as a Service**

### INTERNACIONALS

📍 **Perpinyà (FR)** [251]

📍 **Ciutats i grans infraestructures** [248]  
**ARC**    **Airport Regions Conference**

📍 **From Airport to Airport City**

📍 **Sfax (TN)** [247]

📍 **AIVP**    **Association Internationale Villes et Ports**

📍 **Quito (EC)** [252]

📍 **Estratègia Ciutats Corredor Mediterrani**

📍 **Gares et Dynamiques Urbaines**

📍 **CLUE** [250]    **Hong Kong (HK)** [253]

📍 **Lima (PE)** [254]

📍 **Viena (AT)** [258]

📍 **O-HB** [232]    **Observatori Metropolità de l'Habitatge**

📍 **Polígons en continu urbà: una caracterització econòmica i funcional**

**Una estratègia per al Park Güell** [122]

**Entorns estació Sants** [112]    Estudi estratègic

**Agenda Besòs** [159]

**Barris de Muntanya** [174]

**Pla Litoral** [192]

**Port Olímpic** [201]  
Pla Director i Estratègic

**Ciudadella** [205]  
Cap a un Pla Director

**Una estratègia per a la Marina**

📍 **PDU** [224]    **Avaluació Ambiental Estratègica**

📍 **PREMET25** [226]

📍 **Pla Director de l'aigua** [228]

+ **MaaS** [241]    **Mobility as a Service**

📍 **O-HB** [232]    **Observatori Metropolità de l'Habitatge**

📍 **Polígons en continu urbà: una caracterització econòmica i funcional**



# TREBALLS

**INTRA-RONDES: SAGRERA**, Nova estació intermodal i entorn. **SANTS**, Rambla de Sants; Estudi estratègic dels entorns de l'estació de Sants. **BCN 22@**, Pla 22@; Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou. **PARK GÜELL**, Proposta estratègica per al Park Güell. **SISTEMES, MEDI AMBIENT**, Serveis socioambientals dels espais verds de Barcelona; Publicació *A New Urban Metabolism*. **ENERGIA I CLIMA**, Pla de Millora Energètica de Barcelona; Pla d'Energia, Canvi Climàtic i Qualitat atmosfèrica de Barcelona 2011-2020; Qualitat de l'aire de Barcelona; Pla Clima. **HABITATGE I URBANISME**, Mesures urbanístiques per l'habitatge; Publicació *Manual d'urbanisme de la vida quotidiana*; **TURISME**, Estudi de l'ús hotelier a Ciutat Vella; Estratègia de Mobilitat Turística; Pla Especial Urbanístic d'Alotjaments Turístics (PEUAT). **MOBILITAT I INFRAESTRUCTURES**, Pla Picasso. Soterrament Ronda del Mig i Plaça Cerdà; Proposta túnel de Montjuïc; Comissió Especial de Desenvolupament d'Infraestructures (CEDI); Projecte LIVE (vehicle elèctric); Proposta d'ordenació de les terminals interurbanes de Barcelona. **ACTIVITAT ECONÒMICA**, Mapa industrial de Barcelona; Barcelona Clúster Nàutic... **TERRITORI RONDES: BESÒS**, Projecte de recuperació ambiental del riu Besòs; Publicació *El Besòs, el riu que mirava passar els trens*; Pla de Reforma de La Mina; Barri de les Tèrmiques del Besòs; Ecobarri de Vallbona; Pla Besòs; Agenda Besòs; Proposta Estratègica per al Pla de Reixac. **COLLSEROLA**, Estudi estratègic del vessant barceloní de Collserola; Projecte estratègic del vessant barceloní de Collserola; Criteris d'ordenació dels Barris Nord de Barcelona/Ciutat Meridiana; Nou Centre d'Acollida d'Animals de Companyia de Barcelona; Reflexió estratègica: Quin parc volem per al futur?; Barris de Muntanya. **LLOBREGAT**, Pla Delta; Accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona; Estratègia Delta. **LITORAL**, Nou atermenament ZMT; Publicació *Planificació i gestió integral del litoral. Eines, estratègies i bones pràctiques*; Seguiment ambiental i topobatimètric de les platges de Barcelona; Pla de Gestió Integrada del Litoral de Barcelona (PGIL); Reflexió Estratègica del Litoral (REL); Pla Litoral; FÒRUM, Ordenació Territori Fòrum, Parc d'Esculls, Exposició «Barcelona in Progress»; **NOU ZOO MARÍ DE BARCELONA**; **PORT OLÍMPIC**, Estudi de l'adequació dels usos i la seva explotació, Pla Director i Estratègic; **CIUTADELLA**,

Pla Director del Zoo de Barcelona, Cap a un Pla Director per al Parc de la Ciutadella; PEU DE MONTJUÏC, Propostes Ronda Litoral al Peu de Montjuïc, Façana Litoral Morrot; **BARRI DE LA MARINA**, Pla Especial d'Infraestructures de la Marina, Illa de baixes emissions, Una estratègia per a la Marina... **EXTRA-RONDES: TERRITORI I MEDI AMBIENT**, Reflexió Estratègica Metropolitana (REM); Publicació *Atlas Ambiental de l'Àrea de Barcelona*; Publicació *Mosaico Territorial para la Región Metropolitana de Barcelona*; Avaluació Ambiental del Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB); Pla de Sostenibilitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (PSAMB); Pla de Millora de la Biodiversitat en la Xarxa de Parcs de l'AMB; Avaluació Ambiental Estratègica del Pla Director Urbanístic Metropolità (PDU); Programa Metropolità de Prevenció i Gestió de Recursos i Residus Municipals 2019-2025 (PREMET25); Pla Director del cicle integral de l'aigua de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. **ENERGIA I CLIMA**, Pla Estratègic de la Xarxa Elèctrica de l'AMB; Qualitat de l'aire (RMB). **HABITATGE**, Treballs en el marc de l'Observatori Metropolità de l'Habitatge de Barcelona. **MOBILITAT I INFRAESTRUCTURES**, Alta velocitat i sistema ferroviari metropolità; Tramvia; Propostes per al Pla de Rodalies; Vehicle Elèctric (AMB); Mobility as a Service (MaaS). **ACTIVITAT ECONÒMICA**, Publicació *Atlas Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona*; Condicionants del sòl industrial per a la localització d'empreses; Polígons en continu urbà: una caracterització econòmica i funcional... **INTERNACIONALS: CIUTATS I GRANS INFRAESTRUCTURES**, Publicació *From airport to airport city*; Estratègia Ciutats Corredor Mediterrani; Publicació *Gares et Dynamiques Urbaines. Les Enjeux de la Grande Vitesse*. **CLUE**, Climate Neutral Urban Districts in Europe. **PERPINYÀ** (França). **QUITO** (Equador). **HONG KONG** (Xina), Biennial Hong Kong 2014; Publicació *Hong Kong-Barcelona Urban Exchange. A Dual Approach to Waterfront Regeneration*. **LIMA** (Perú), Nou Pla Estratègic de l'àrea de Costa Verde; Pla General de Mobilitat, Accessibilitat i Transport per Lima-Callao 2035; Villa Panamericana, Lima 2019. **VIENA** (Àustria), Proposta conceptual per repensar la Ringstrasse de Viena...

**2.365**  
T R E B A L L S

1993

2018



# Fruits



**JUAN CARLOS MONTIEL DÍEZ**

Director Gerent (2006–2011) i Subdirector General (2011–)

••

**«BR és un mitjà propi dels seus socis. Aquesta condició, i la complexitat inherent als fenòmens urbans, l'obliga a reformular les peticions i encàrrecs rebuts, emmarcant-los de nou, allunyant-se necessàriament de la convencional relació entre peticionaris i prestadors de serveis. I adapta els seus mètodes de treball i els seus equips per actuar en coherència»**

«Pels seus fruits els coneixereu». La cita bíblica parla de *fruits*, però qui diu fruits, diu anàlisis, estratègies, agendes, estudis, informes, plans, programes, projectes, obres... Treballs, en definitiva. Fins a un total de 2.365 entrades en memòries anuals i arxius. Valgui la xifra únicament per a il·lustrar la dificultat de fer una selecció i mostrar-la en un llibre com aquest. L'acte de triar sense trair –i d'ordenar sense confondre– un recull d'ells com a mostra és una feina condemnada a la insatisfacció. Però el compromís de celebrar l'aniversari ens empeny a fer-ho. Assumint els riscos, però també amb el consol que, al pitjor dels casos, provocarà reflexions i debats sempre enriquidors.

Hem fet la selecció, no podia ser d'altra manera, des del present. Amb els coneixements, les preocupacions i la perspectiva que ens proporciona. I també, ho assumim, amb els prejudicis que, unes vegades l'actualitat, i d'altres la memòria, sovint provoquen.

Ordenar-los podria ser, en si mateix, una tesi. Des de l'opció de l'ordre cronològic, amb la tranquil·litat d'esperit que proporciona la linealitat comptable del temps, fins a la d'una estructura matricial de vectors sistèmics creuats amb les escales territorials, fins i tot afegint procediments o metodologies de treball, ens dibuixen un ventall de possibilitats que depassen l'objectiu d'aquesta publicació. Per aquesta raó hem optat per una manera d'agrupar els treballs que faciliti la seva localització, i confiar que els breus textos que els acompanyen junt amb la mirada que aporta cada lector, completin la feina.

No aspirem, per tant, a una impossible objectivitat científicament representativa dels fruits –ara sí, fruits– d'una activitat en la qual hem participat 215 persones al llarg de 25 anys. Ens donarem per satisfets amb poder explicar-ho. Perquè explicar-ho potser és l'actitud més honesta; no tractar de convèncer de res, ni exhibir-se, ni autojustificar-se. Tan sols mostrar alguns d'aquests treballs i donar unes pinzellades de com es van fer. O, millor dit, de com els fem. Perquè, això sí, pretenem que continuïn comptant amb nosaltres.

Tal com anotem en la línia del temps els treballs seleccionats estan ordenats per àmbits geogràfics, amb les Rondes com a element de referència. Element tant nítid i precís en la seva identificació, com obert en la seva interpretació. Així identifiquem treballs Intra-Rondes, Territori Rondes, Extra-Rondes, i Internacionals. Però fins

i tot, amb aquest criteri tan acotat geogràficament, alguns d'ells podrien estar ubicats en un apartat diferent. Depèn de la perspectiva.

Al començament de la dècada passada la Sagrera ↗, el 22@ ↗ i el Fòrum ↗ van ser explicats, conjuntament i coherentment, amb l'epígraf *Triangle de llevant*. Junts perquè eren projectes situats en àmbits pròxims, gairebé contigus, i amb coherència perquè compartien un mateix alè: recentralitzar el llevant de la ciutat. És a dir, dotar-lo d'aquelles condicions de les quals disposaven la resta de les àrees centrals. Atenent, això sí, a les problemàtiques específiques de cadascun d'aquests territoris. Suturant la bretxa històrica que les infraestructures ferroviàries havien provocat entre Sant Andreu i Sant Martí amb l'estació de la Sagrera com a element referencial; renovant l'obsolet territori industrial del Poblenou, però mantenint-ne el històric caràcter productiu al 22@; o enriquint amb nous usos un àmbit caracteritzat fins llavors pel monocultiu residencial, i internatitzant unes infraestructures mediambientals i energètiques fent-les compatibles amb aquesta nova centralitat, en el cas del Fòrum.

En aquesta publicació els trobareu separats. No per infidelitat a les nostres pròpies conviccions, sinó perquè, desenvolupats a ritmes diferents i encara amb diferents recorreguts, ja estan consolidats des de la perspectiva de les estratègies que els van animar. D'aquesta manera, l'àrea del Fòrum es presenta en el marc del litoral, la recuperació del qual es va completar al terme municipal de la ciutat, però sense renunciar al paper de frontissa amb un territori Besòs intensament metropolità. És un exemple del paper diferent que cada canvi de perspectiva, cada moment històric, aporta.

Aquest exemple també pot servir per il·lustrar un aspecte rellevant en la nostra activitat: la diferent relació amb l'esdevenir que van seguir alguns dels treballs que Barcelona Regional ha concebut i impulsat, o en els quals ha participat activament.

La transformació de la Sagrera ↗, en el marc de la reforma del sistema ferroviari de Barcelona ↗ amb motiu de la incorporació de l'alta velocitat, va ser, des de la seva creació, un dels treballs vertebrals de la nostra agència. Aquesta feina d'uns quants anys va permetre a l'Ajuntament i l'Àrea Metropolitana defensar unes tesis sobre la base de les quals es van establir els pactes amb Generalitat i Ministeri

que van concretar l'àmbit i el procediment de la renovació urbana, així com la tipologia, el caràcter i la forma de l'estació. Els tècnics que van liderar aquest projecte van constituir la columna vertebral sobre la qual es va crear BSAV,<sup>1</sup> l'empresa responsable de gestionar tècnicament la transformació.

L'estratègia de l'àmbit del Fòrum ↗ va ser concebuda a Barcelona Regional, així com la modificació del PGM necessària per implementar-la, la gestió dels concursos per adjudicar la trentena de projectes en què es concretava, la coordinació tècnica del seu desenvolupament en coherència amb l'estratègia inicialment definida, o la tutela i supervisió de les obres que el materialitzaven. Per a això, en aquest cas, una dotzena de tècnics de BR es van incorporar durant tres anys a l'estructura de l'empresa Infraestructures de Llevant, SA (l'actual BIMSA), constituïda per executar les obres que van transformar aquell territori. Un cop acabades, aconseguit l'objectiu, van tornar a casa.

En el cas del 22@ ↗, el pla es va conformar partint de la base d'una modificació del PGM (1999–2000) redactada pels Serveis Tècnics d'Urbanisme de l'Ajuntament sota la tutela i direcció de Josep A. Acebillo, arquitecte en cap i conseller delegat de Barcelona Regional, i de Ramon García-Bragado, llavors gerent d'Urbanisme i fins al 1988 subdirector de BR. Aquesta sintonia permet entendre que sigui Barcelona Regional qui redacti el Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou ↗, no només per la complexitat tècnica sinó per la dimensió innovadora que incorporava quant a la gestió del subsòl, inseparable del desplegament i del sistema de gestió del pla urbanístic, i imprescindible per a la implementació d'un sistema d'infraestructures estratègiques per a la seva consolidació.

Aquestes són mostres diverses d'una característica comuna en els nostres treballs: una continuada implicació que es va adaptant a diferents escales, continguts i contextos per garantir-ne la coherència

i el sentit en uns processos que acostumen a ser llargs en el temps i, molt sovint, atzarosos en les seves conjuntures. Per suportar aquesta capacitat de permanència i adaptació és imprescindible una altra característica que presideix la nostra activitat: la versemblança primer, i la viabilitat sempre de la gestió i

1 — BSAV, SA (Barcelona Sagrera Alta Velocitat) està participada per l'Ajuntament, la Generalitat i el Ministeri de Foment (a través d'Adif i Renfe).

implementació del que proposem. Exercint el necessari qüestionament de les tesis inicials ajustant-les en funció de les variacions del context o les innovacions tècniques aparegudes al llarg del seu desenvolupament. O també, cal dir-ho, per solucionar dèficits o errors en alguna de les nostres premisses o propostes. Sempre tractant d'allunyar-nos tant d'un potencial virtuosisme disciplinar que pogués peraltar egos, al cap i a la fi inoperant, com d'un bast pragmatisme, disfressa en molts casos de la incapacitat per abordar la complexitat dels fenòmens urbans.

De la permanència al llarg del temps d'aquesta manera de procedir, que concep inseparables projecte i instrument, és una bona i recent mostra l'O-HB (Observatori Metropolità de l'Habitatge). Un encàrrec formulat el 2016 per la Regidoria d'Habitatge de l'Ajuntament al qual Barcelona Regional va donar forma i estructura i que, una vegada rodat, pren autonomia sobre la base de l'equip tècnic que el va impulsar. En aquest cas, com ja és tradició, l'abordatge d'un fenomen com el de l'habitatge des d'una perspectiva nova per a BR no té un caràcter episòdic, sinó que queda incorporat al nostre ADN com una altra variable més de la complexitat que hem assenyalat abans.

L'O-HB ↗ pot servir per tancar un parèntesi temporal que tindria inici en la recuperació del riu Besòs. Va ser un dels primers projectes –i obra– de Barcelona Regional. L'equip tècnic sobre el qual es va fundar BR no havia hagut d'abordar durant la transformació olímpica, d'una manera intensa i específica, la dimensió mediambiental, ja que en aquells moments no formava part dels paràmetres fonamentals als quals calia donar resposta.<sup>2</sup> Però en el cas del riu havia de ser a la base del projecte. Per aquesta raó es va incorporar el biòleg Sito Alarcón a la direcció del mateix. Això, que és molt important, no és el més rellevant per al que estem explicant. El que és veritablement important és que la presència d'aquest nou vector transcendeix la

conjunturalitat del projecte del Besòs i s'incorpora d'una manera estructural a l'equip de BR i, per seguir amb la imatge, al seu ADN.

És una característica que ajuda a entendre'n alguna altra que ja hem insinuat. Als inicis l'equip va estar acotat a la mesura de les limitades necessitats pròpies

••  
**«Una dotzena de tècnics es van incorporar durant tres anys a l'empresa Infraestructures de Llevant (l'actual BIMSA), constituïda per executar les obres que van transformar el territori del Fòrum. Un cop acabades, aconseguí l'objectiu, van tornar a casa»**

dels començaments. Però la seva progressiva ampliació no va respondre a premisses teòriques ni a organigrames importats. Va ser el resultat de successius rearmaments tècnics per fer front a la complexitat dels nous problemes que havia d'intentar resoldre. Aquest aspecte és rellevant, ja que els successius perfils tècnics que s'hi incorporaven anaven lligats sempre a objectius concrets. I parcials. És a dir, que el seu treball –nou a Barcelona Regional– havia de desenvolupar-se imbricat en un marc disciplinar més ampli. És el que podríem dir-ne *efecte contagi*, que és de doble sentit: del qui arriba cap als que ja hi eren, i a la inversa. Això necessita un brou de cultiu específic que faciliti la pluridisciplinarietat imprescindible per donar resposta a aquesta complexitat a la qual fem referència. I que per ser eficient ha de formar part del natural procedir dels equips. Però aquesta qualitat del treball transversal necessita ser alimentada de manera contínua.

Requereix un esforç, complementari del frec, que comporta posar-se en el lloc de l'altre, observar amb mirada renovada i tenir la consciència que la nostra perspectiva no és única, ni les solucions immutables. Es tracta d'un exercici d'osmosi que per ser efectiu ha d'anar lligat a una mida precisa. Un equip molt petit seria insuficient; un d'excessivament gran, inoperant.

És important ressaltar també la relació entre la formulació dels encàrrecs i els procediments i els instruments per desenvolupar-los. Barcelona Regional, en la seva condició d'Agència –agent–, entesa com «aquell que actua per compte o poder d'algú», rep peticions formulades de maneres molt diverses: des de peticions concretes amb enunciats precisos a peticions també concretes amb enunciats difusos, passant per d'altres difuses en la seva formulació, però molt concretes en els seus objectius. No és un joc de paraules, és el nostre medi natural. I no és el símptoma de mancances alienes, sinó la millor manera d'atendre necessitats quan tot just apunten. O quan esclaten. Però, gairebé sempre, quan el temps és un recurs escàs. Per això BR és un mitjà propi dels seus socis, i aquesta la condició que ens permet, i en molts casos obliga, a reformular les peticions

2 — Valgui per il·lustrar aquesta acotació que, en aquells moments, el medi ambient formava part dels estudis reglats de Biologia. Va ser en començar el segle quan medi ambient pren cos com a disciplina amb una facultat pròpia.

i els encàrrecs rebuts. A emmarcar-los en contextos més amplis, al mateix temps que més específics, allunyant-nos necessàriament de la tradicional relació entre peticionaris i prestadors de serveis. Una relació que és tant o més productiva com més gran és la complicitat amb els nostres interlocutors, siguin responsables polítics, gestors públics o simples tècnics. Permetent de vegades que alguns treballs no responguin directament a peticions externes, alhora que sent, per contra, el producte de reflexions lligades a altres treballs o a la pròpia lògica disciplinar, perquè entenem que la nostra missió és oferir el millor servei a les administracions que ens sustenten, resolent les necessitats insatisfetes per la pressió del dia a dia que han de suportar o per la inadequació de les estructures que les conformen respecte de certs problemes que, no per conjunturals, deixen de ser transcendents.

••  
**«La presència de cada nou vector transcendeix la conjunturalitat del projecte al que apareix, incorporant-se d'una manera estructural a l'ADN de BR»**

No és aliena a aquest tipus de relació que l'extensió dels treballs –o de les seves dedicacions– s'escapi dels cànons a l'ús, ja que de vegades la causa que els motiva es veu transcendida per la importància del que aflora en el curs del seu desenvolupament. No és estrany, per exemple, que un informe de resposta a un estudi informatiu d'una administració, en aparença rutinari, provoqui determinades reflexions que acaben motivant la formulació de noves tesis respecte d'un territori.

Aquesta manera de treballar, compatibilitzant extensió i especificitat, permet acumular un bagatge de gran utilitat per disposar d'una visió de conjunt que no se sostregui a les relacions entre les seves parts ni a les repercussions que qualsevol modificació d'algunes d'elles imprimeix a la resta. És necessari tenir molt present aquest caràcter sistèmic del fet urbà, que transcendeix allò material, i adaptar els mètodes de treball per actuar en conseqüència. I amb coherència.

Extensió en el sentit conceptual i físic, sense límits administratius, que, sent imprescindible per a la gestió, mai no poden ser una cotilla per a l'anàlisi, la proposta o la planificació. La lògica funcional d'alguns elements que configuren aquest caràcter sistèmic al qual abans ens hem referit obliga contínuament a desbordar els límits

esmentats. Poques infraestructures poden cenyir-se al territori d'un municipi. Acostumen a ser metropolitanes i, molt sovint, regionals en el sentit més ampli del terme. Modificar la freqüència de pas d'un tren de Rodalies troba els seus límits en la configuració del seu sistema, i de les relacions entre Rodalies i Regionals, i de les infraestructures que donen suport a aquests amb les que han de fer-ho al corredor mediterrani. Un altre possible exemple, sense entrar en detalls per obvis, és la necessària escala com a mínim metropolitana per abordar mesures necessàries per millorar la qualitat de l'aire o evitar episodis crítics de contaminació.

Els progressius canvis introduïts al llarg d'aquests anys han tingut a veure tant amb els perfils dels treballs com amb els instruments amb què eren abordats. Barcelona Regional es va constituir amb un subtítol, *Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures*, que ens servia per explicar que el més important era la conjunció copulativa, el caràcter inseparable entre els dos conceptes. Però no era qüestió d'anar afegint tantes *i* com nous vectors s'anaven incorporant (i de Medi Ambient, i d'Estratègia Urbana, i... i...), raó per la qual va semblar raonable substituir-ho per *Agència de Desenvolupament Urbà*. Però és una altra agència?, és una altra BR? Si és així, no serà pel canvi de nom. Segur que per a molts *qualsevol temps passat va ser millor*, la BR inicial, prometeica; la BR que es desplega ampliant complicitats; la BR present, encara necessitada de perspectiva... En qualsevol cas, en aventures com aquestes, crec que ens podem felicitar per sobreviure a la fundació.

«Que 20 años no es nada», deia el tango. Barcelona Regional n'ha fet 25. Els mateixos que el seu empleat més jove. Tota una vida. Ja se sap, l'elasticitat del temps... Expressava al començament la voluntat d'explicar com treballem, simplement, sense tractar de convèncer de res, sense exhibicions ni autojustificacions. No sé si aquest objectiu s'ha aconseguit. De vegades la memòria tendeix a ser autocomplaent. En qualsevol cas, si aquestes pàgines ajuden algú a entendre una mica més què és i com treballa Barcelona Regional, l'esforç no haurà estat en va. I arribats ja a aquest punt... doncs a una altra cosa, que *cada dia té el seu afany*.

**102 INTRA-RONDES**

- 104 **\_\_\_SAGRERA**  
104 \_\_\_\_\_NOVA ESTACIÓ INTERMODAL I ENTORN
- 108 **\_\_\_SANTS**  
110 \_\_\_\_\_RAMBLA DE SANTS  
112 \_\_\_\_\_ESTUDI ESTRATÈGIC DELS ENTORNS DE L'ESTACIÓ DE SANTS
- 114 **\_\_\_BCN 22@**  
116 \_\_\_\_\_PLA 22@  
118 \_\_\_\_\_PLA ESPECIAL D'INFRAESTRUCTURES DEL POBLENOU
- 120 **\_\_\_PARK GÜELL**  
122 \_\_\_\_\_PROPOSTA ESTRATÈGICA PER AL PARK GÜELL
- 124 **\_\_\_SISTEMES**  
126 \_\_\_\_\_MEDI AMBIENT  
126 \_\_\_\_\_SERVEIS SOCIOAMBIENTALS DELS ESPAIS VERDS DE BARCELONA  
127 \_\_\_\_\_PUBLICACIÓ A NEW URBAN METABOLISM  
128 \_\_\_\_\_ENERGIA I CLIMA  
128 \_\_\_\_\_PLA DE MILLORA ENERGÈTICA DE BARCELONA (PMEB)  
129 \_\_\_\_\_PLA D'ENERGIA, CANVI CLIMÀTIC I QUALITAT ATMOSFÈRICA DE BARCELONA 2011-2020 (PECQ)  
130 \_\_\_\_\_QUALITAT DE L'AIRE DE BARCELONA  
131 \_\_\_\_\_PLA CLIMA  
132 \_\_\_\_\_HABITATGE I URBANISME  
132 \_\_\_\_\_MESURES URBANÍSTIQUES PER L'HABITATGE  
133 \_\_\_\_\_PUBLICACIÓ MANUAL D'URBANISME DE LA VIDA QUOTIDIANA  
134 \_\_\_\_\_TURISME  
134 \_\_\_\_\_ESTUDI DE L'ÚS HOTELER A CIUTAT VELLA  
135 \_\_\_\_\_ESTRATÈGIA DE MOBILITAT TURÍSTICA  
136 \_\_\_\_\_PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ALLOTJAMENTS TURÍSTICS (PEUAT)  
138 \_\_\_\_\_MOBILITAT I INFRAESTRUCTURES  
138 \_\_\_\_\_PLA PICASSO. SOTERRAMENT RONDA DEL MIG I PLAÇA CERDÀ  
140 \_\_\_\_\_PROPOSTA TÚNEL DE MONTJUÏC  
141 \_\_\_\_\_COMISSIÓ ESPECIAL DE DESENVOLUPAMENT D'INFRAESTRUCTURES (CEDI)  
142 \_\_\_\_\_PROJECTE LIVE (VEHICLE ELÈCTRIC)  
143 \_\_\_\_\_PROPOSTA D'ORDENACIÓ DE LES TERMINALS INTERURBANES DE BARCELONA  
144 \_\_\_\_\_ACTIVITAT ECONÒMICA  
144 \_\_\_\_\_MAPA INDUSTRIAL DE BARCELONA  
145 \_\_\_\_\_BARCELONA CLUSTER NÀUTIC

**146 TERRITORI RONDES**

- 148 **\_\_\_BESÒS**  
150 \_\_\_\_\_PROJECTE DE RECUPERACIÓ AMBIENTAL DEL RIU BESÒS  
152 \_\_\_\_\_PUBLICACIÓ *EL BESÒS, EL RIU QUE MIRAVA PASSAR ELS TRENS*  
153 \_\_\_\_\_PLA DE REFORMA DE LA MINA  
154 \_\_\_\_\_BARRI DE LES TÈRMiques DEL BESÒS  
156 \_\_\_\_\_ECOBARRI DE VALLBONA  
158 \_\_\_\_\_PLA BESÒS  
159 \_\_\_\_\_AGENDA BESÒS  
162 \_\_\_\_\_PROPOSTA ESTRATÈGICA PER AL PLA DE REIXAC
- 164 **\_\_\_COLLSEROLA**  
166 \_\_\_\_\_ESTUDI ESTRATÈGIC DEL VESSANT BARCELONÍ DE COLLSEROLA  
167 \_\_\_\_\_PROJECTE ESTRATÈGIC DEL VESSANT BARCELONÍ DE COLLSEROLA  
168 \_\_\_\_\_CRITERIS D'ORDENACIÓ DELS BARRIS NORD DE BARCELONA/CIUTAT MERIDIANA  
170 \_\_\_\_\_NOU CENTRE D'ACOLLIDA D'ANIMALS DE COMPANYIA DE BARCELONA  
172 \_\_\_\_\_REFLEXIÓ ESTRATÈGICA: QUIN PARC VOLEM PER AL FUTUR?  
174 \_\_\_\_\_BARRIS DE MUNTANYA
- 176 **\_\_\_LLOBREGAT**  
178 \_\_\_\_\_PLA DELTA  
180 \_\_\_\_\_ACCESSOS VIARIS I FERROVIARIS AL PORT DE BARCELONA  
182 \_\_\_\_\_ESTRATÈGIA DELTA DEL LLOBREGAT
- 184 **\_\_\_LITORAL**  
186 \_\_\_\_\_NOU ATERMENAMENT ZMT  
187 \_\_\_\_\_PUBLICACIÓ *PLANIFICACIÓ I GESTIÓ INTEGRAL DEL LITORAL. EINES, ESTRATÈGIES I BONES PRÀCTIQUES*  
188 \_\_\_\_\_SEGUIMENT AMBIENTAL I TOPOBATIMÈTRIC DE LES PLATGES DE BARCELONA  
189 \_\_\_\_\_PLA DE GESTIÓ INTEGRADA DEL LITORAL DE BARCELONA (PGIL)  
190 \_\_\_\_\_REFLEXIÓ ESTRATÈGICA DEL LITORAL (REL)  
192 \_\_\_\_\_PLA LITORAL  
193 \_\_\_\_\_FÒRUM  
194 \_\_\_\_\_ORDENACIÓ TERRITORI FÒRUM  
196 \_\_\_\_\_PARC D'ESCULLS  
197 \_\_\_\_\_EXPOSICIÓ «BARCELONA IN PROGRESS»  
198 \_\_\_\_\_NOU ZOO MARÍ DE BARCELONA  
200 \_\_\_\_\_PORT OLÍMPIC  
200 \_\_\_\_\_ESTUDI DE L'ADEQUACIÓ DELS USOS I LA SEVA EXPLOTACIÓ  
201 \_\_\_\_\_PLA DIRECTOR I ESTRATÈGIC

- 202 \_\_\_\_\_CIUTADELLA  
203 \_\_\_\_\_PLA DIRECTOR DEL ZOO DE BARCELONA  
205 \_\_\_\_\_CAP A UN PLA DIRECTOR PER AL PARC DE LA CIUTADELLA  
206 \_\_\_\_\_PEU DE MONTJUÏC  
206 \_\_\_\_\_PROPOSTES PER LA RONDA LITORAL AL PEU DE MONTJUÏC  
208 \_\_\_\_\_FAÇANA LITORAL MORROT  
210 \_\_\_\_\_BARRI DE LA MARINA  
211 \_\_\_\_\_PLA ESPECIAL D'INFRAESTRUCTURES DE LA MARINA  
212 \_\_\_\_\_JILLA DE BAIXES EMISSIONS  
214 \_\_\_\_\_UNA ESTRATÈGIA PER A LA MARINA

**216 EXTRA-RONDES**

- 218 **\_\_\_TERRITORI I MEDI AMBIENT**  
218 \_\_\_\_\_REFLEXIÓ ESTRATÈGICA METROPOLITANA (REM)  
220 \_\_\_\_\_PUBLICACIÓ *ATLES AMBIENTAL DE L'ÀREA DE BARCELONA*  
220 \_\_\_\_\_PUBLICACIÓ *MOSAICO TERRITORIAL PARA LA REGIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA*  
221 \_\_\_\_\_AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA (PTMB)  
222 \_\_\_\_\_PLA DE SOSTENIBILITAT DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA 2014-2020 (PSAMB)  
223 \_\_\_\_\_PLA DE MILLORA DE LA BIODIVERSITAT EN LA XARXA DE PARCS DE L'AMB  
224 \_\_\_\_\_AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC METROPOLITÀ (PDU)  
226 \_\_\_\_\_PROGRAMA METROPOLITÀ DE PREVENCIÓ I GESTIÓ DE RECURSOS I RESIDUS MUNICIPALS 2019-2025 (PREMET25)  
228 \_\_\_\_\_PLA DIRECTOR DEL CICLE INTEGRAL DE L'AIGUA DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA
- 229 **\_\_\_ENERGIA I CLIMA**  
229 \_\_\_\_\_PLA ESTRATÈGIC DE LA XARXA ELÈCTRICA DE L'AMB  
230 \_\_\_\_\_QUALITAT DE L'AIRE (RMB)
- 232 **\_\_\_HABITATGE**  
232 \_\_\_\_\_TREBALLS EN EL MARC DE L'OBSERVATORI METROPOLITÀ DE L'HABITATGE DE BARCELONA
- 234 **\_\_\_MOBILITAT I INFRAESTRUCTURES**  
234 \_\_\_\_\_ALTA VELOCITAT I SISTEMA FERROVIARI METROPOLITÀ

- 236 \_\_\_\_\_TRAMVIA  
238 \_\_\_\_\_PROPOSTES PER AL PLA DE RODALIES  
240 \_\_\_\_\_VEHICLE ELÈCTRIC (AMB)  
241 \_\_\_\_\_MOBILITY AS A SERVICE (MAAS)
- 242 **\_\_\_ACTIVITAT ECONÒMICA**  
242 \_\_\_\_\_PUBLICACIÓ *ATLES INDUSTRIAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA*  
243 \_\_\_\_\_CONDICIONANTS DEL SÒL INDUSTRIAL PER A LA LOCALITZACIÓ D'EMPRESSES  
244 \_\_\_\_\_POLÍGONS EN CONTINU URBÀ: UNA CARACTERITZACIÓ ECONÒMICA I FUNCIONAL

**246 INTERNACIONALS**

- 248 **\_\_\_CIUTATS I GRANS INFRAESTRUCTURES**  
248 \_\_\_\_\_PUBLICACIÓ *FROM AIRPORT TO AIRPORT CITY*  
249 \_\_\_\_\_ESTRATÈGIA CIUTATS CORREDOR MEDITERRANI  
249 \_\_\_\_\_PUBLICACIÓ *GARES ET DYNAMIQUES URBAINES*
- 250 **\_\_\_CLUE. CLIMATE NEUTRAL URBAN DISTRICTS IN EUROPE**
- 251 **\_\_\_PERPINYÀ (FRANÇA)**  
252 **\_\_\_QUITO (EQUADOR)**  
253 **\_\_\_HONG KONG (XINA)**  
253 \_\_\_\_\_BIENNAL HONG KONG 2014  
253 \_\_\_\_\_PUBLICACIÓ *HONG KONG BARCELONA URBAN EXCHANGE. A DUAL APPROACH TO WATERFRONT REGENERATION*
- 254 **\_\_\_LIMA (PERÚ)**  
255 \_\_\_\_\_NOU PLA ESTRATÈGIC DE L'ÀREA DE COSTA VERDE  
256 \_\_\_\_\_PLA GENERAL DE MOBILITAT, ACCESSIBILITAT I TRANSPORT PER LIMA-CALLAO 2035  
257 \_\_\_\_\_VILLA PANAMERICANA, LIMA 2019
- 258 **\_\_\_VIENA (ÀUSTRIA)**  
258 \_\_\_\_\_PROPOSTA CONCEPTUAL PER REPENSAR LA RINGSTRASSE DE VIENA



TREBALLS

# ÀMBITS

## INTRA-RONDES

SAGRERA

SANTS

BCN 22@

PARK GÜELL

## TERRITORI RONDES

### BESÒS

BARRI DE LA MINA  
BARRI DE LES TÈMIQUES DEL BESÒS  
ECOBARRI VALLBONA  
PLA BESÒS  
PLA DE REIXAC

### COLLSEROLA

VESSANT BARCELONÍ DE COLLSEROLA  
BARRIS NORD DE BARCELONA  
NOU CENTRE D'ACOLLIDA D'ANIMALS DE  
COMPANIA DE BARCELONA (CAACB)

### LLOBREGAT

PLA DELTA

### LITORAL

FÒRUM  
NOU ZOO MARÍ DE BARCELONA  
PORT OLÍMPIC  
CIUTADELLA  
PEU DE MONTJUÏC  
BARRI DE LA MARINA

# BESÒS

# COLLSEROLA

# LLOBREGAT

# LITORAL

PLA DE REIXAC

CAACB

BARRIS NORD -  
CIUTAT MERIDIANA

ECOBARRI DE  
VALLBONA

VESSANT BARCELONÍ  
DE COLLSEROLA

PARK GÜELL

SAGRERA

SANTS

BARRI DE  
LA MARINA

BCN 22@

BARRI DE LA MINA

ZOO - CIUTADELLA

BARRI DE  
LES TÈMIQUES  
DEL BESÒS

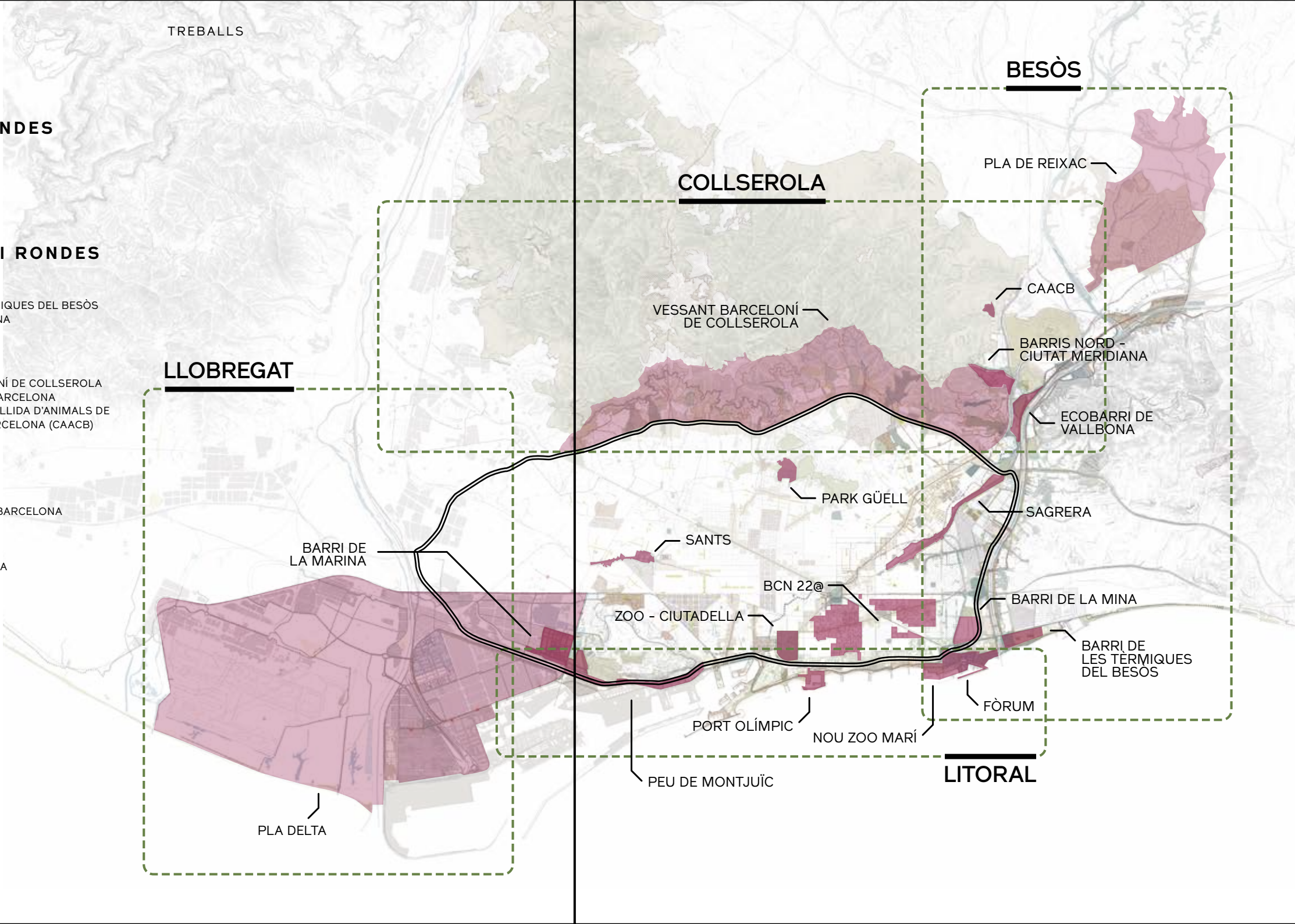
FÒRUM

PORT OLÍMPIC

NOU ZOO MARÍ

PEU DE MONTJUÏC

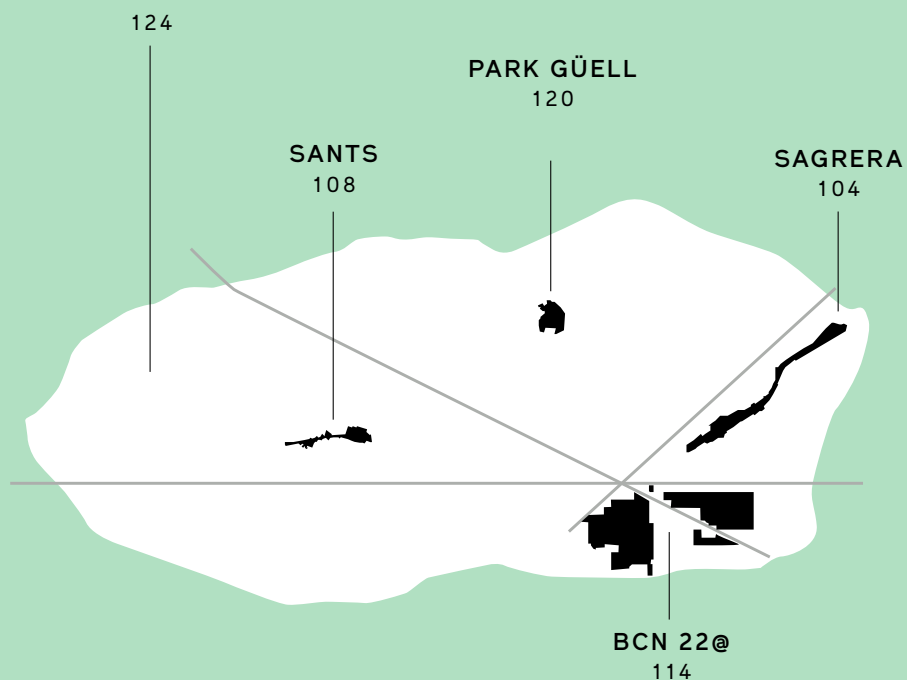
PLA DELTA



# TREBALLS INTRA-RONDES

## SISTEMES

- MEDI AMBIENT, 126
- ENERGIA I CLIMA, 128
- HABITATGE I URBANISME, 132
- TURISME, 134
- MOBILITAT I INFRAESTRUCTURES, 138
- ACTIVITAT ECONÒMICA, 144



En el marc referencial que hem adoptat per ordenar la selecció de treballs, a l'espai intra-rondes recollim les intervencions a Sants i la Sagrera. Es tracta de dos projectes lligats pel substrat ferroviari que els caracteritza, així com per la presència de les dues estacions que podem qualificar de centrals a la ciutat. Sants en servei, amb la més gran capacitat de vies i andanes de què pot disposar, i Sagrera en construcció, amb un gran potencial associat a la seva intermodalitat. Es tracta de projectes amb impactes territorials quantitativa i qualitativa diferents, però amb un escenari comú de relació i negociació interadministrativa. Barcelona Regional (BR), a més de concebre'ls, ha dotat de rigor tècnic les estratègies i plantejaments municipals i ha acompanyat activament a l'Ajuntament en les seves relacions amb la resta d'administracions implicades.

El 22@, una vegada aprovat definitivament l'any 2000, es mou en un marc on l'Ajuntament lidera la transformació sense cap interlocució obligada amb d'altres administracions, però amb una intensa i continuada relació amb els operadors immobiliaris i les empreses que allà s'instal·len, i on el desplegament del PEI (Pla Especial d'Infraestructures) redactat per BR juga un paper clau.

El Park Güell, un dels grans espais verds de la ciutat i el segon equipament més visitat de Barcelona després de la Sagrada Família, concentra gran part dels reptes als quals ha de fer front Barcelona com a ciutat global, com són la comptabilització de la pressió turística amb el benestar dels veïns o la gestió sostenible d'un patrimoni natural i cultural de valor incalculable. La seva gestió és estrictament municipal, essent el ciutadà –barceloní o visitant– el referent final dels estudis i propostes que BR ha elaborat.

A banda de treballar en projectes amb localitzacions concretes, BR ha desenvolupat un seguit de treballs centrats en anàlisis i propostes sobre sistemes urbans, com el medi ambient, la mobilitat, l'activitat econòmica o els binomis clima-energia i habitatge-turisme. En moltes d'aquestes propostes BR partia d'encàrrecs en principi poc definits, que han agafat pes i forma concreta segons evolucionaven les diferents disciplines, les demandes ciutadanes o les problemàtiques de gestió. Al seu dia havien estat considerades com *noves*, però ja són part irrenunciable de l'agenda de desenvolupament urbà de l'Ajuntament de Barcelona. Aquesta actitud capdavantera i la voluntat innovadora són característiques que formen part d'una autoexigència que BR assumeix sense connotacions morals, sinó com a part de la seva responsabilitat ordinària.



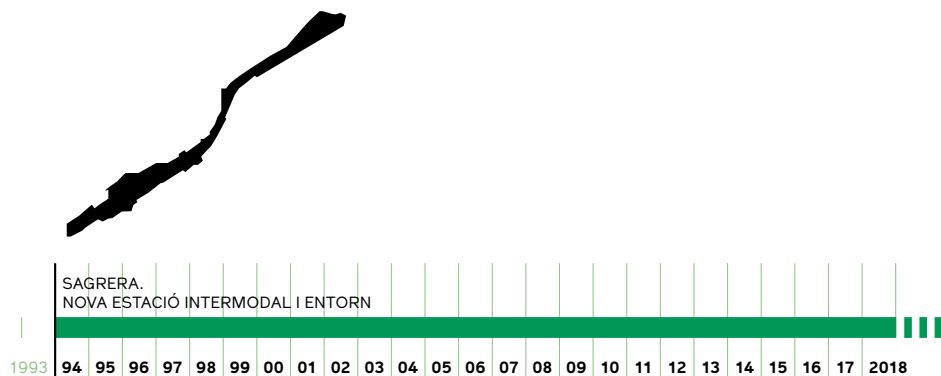
# SAGRERA

## NOVA ESTACIÓ INTERMODAL I ENTORN

CLIENTS Ministeri de Foment, Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Barcelona  
PERÍODE 1994—Actualitat • ÀMBIT 164 ha

El projecte estratègic de la Sagrera, que s'inicia l'any 1993 amb la mirada posada a la futura arribada del tren d'alta velocitat a Barcelona, contempla la transformació d'un àmbit de 164 ha, disposades en un corredor de 3,7 km de longitud, ocupat històricament per infraestructures ferroviàries. Unes infraestructures que han generat un impacte important als barris de Sant Martí i Sant Andreu, causant una separació que els ha incomunicat durant anys. El projecte, encara en marxa i amb un abast clarament metropolità, es desenvolupa de manera conjunta entre les tres administracions competents: Ministeri de Foment, Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Barcelona.

Juntament amb el districte 22@ i l'àrea del Fòrum, la Sagrera representa una de les grans operacions dins l'estratègia de renovació del llevant de la ciutat. A més, a grans trets i en diferents graus, el projecte incorpora tots els grans temes de l'urbanisme contemporani: la integració urbana de les infraestructures de transport; l'espai públic com a element d'integració social i ambiental; la implantació de nous desenvolupaments d'habitatge i activitats en espais d'alta densitat urbana, així com l'impacte econòmic de noves infraestructures a l'entorn urbà. Tot i que per dimensió, ubicació i funcions, el projecte de la Sagrera té un abast metropolità i regional, aquest també representa l'oportunitat de donar resposta a problemes històrics de caràcter local.





El projecte de la Sagrera inclou la infraestructura ferroviària de més de 80 km de vies, l'estació intermodal, que funciona com a pol d'atracció d'aquesta nova àrea de centralitat, i un pla de regeneració urbana per a tot l'àmbit en transformació. L'estació intermodal, organitzada en diversos nivells, té previst disposar de línies d'alta velocitat, rodalies i trens regionals. Aquesta té programada una capacitat d'uns 100 milions d'usuaris anuals i representa el pol estratègic pel desenvolupament de la xarxa de transport públic de l'àrea metropolitana de Barcelona. El projecte també preveu nous aparcaments i una estació d'autobusos, així com una connexió directa amb les línies de metro. Així doncs, l'estació intermodal de la Sagrera es projecta com a punt central d'un àmbit que es veurà reforçat amb els nous edificis d'usos terciaris que es construiran al seu costat.

Concretament, el projecte de la Sagrera té previst mantenir l'ús ferroviari del subsòl i cobrir el nou traçat de vies amb un nou espai que, integrat en els teixits urbans existents, permetrà disposar d'un parc lineal de més de 40 ha i 3,7 km. A més, es preveuen nous carrers i espais públics de més de 44 ha i 20 ha de nous equipaments. Aquests espais permetran cobrir les 38 ha d'ús ferroviari sota coberta i unir barris històricament separats pel tren i l'orografia.



1. PLANTA GENERAL DE L'EIX VERD DE LA SAGRERA

2. ESTACIÓ INTERMODAL DE LA SAGRERA. SECCIÓ TRANSVERSAL

3. VISTA DE L'EIX VERD DE LA SAGRERA. HORA PUNTA AL MATÍ

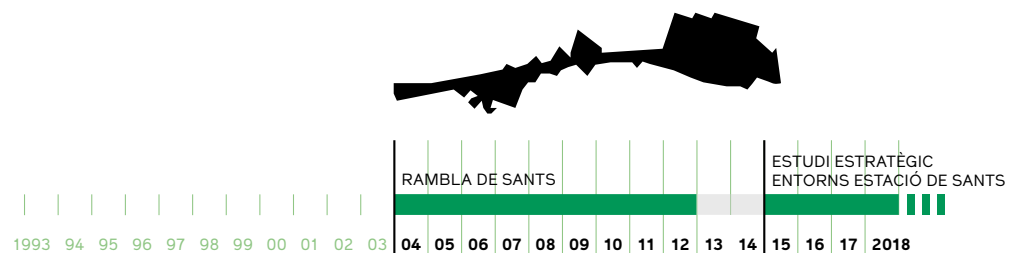


# SANTS

L'estació de Sants disposa d'una elevada intermodalitat ferroviària i representa un dels nodes principals del sistema de transport públic Metropolità. És també una estació ben comunicada amb transport públic i a peu, on hi circulen més de 40 milions de passatgers per any (segons l'Informe de 2014 de l'Observatorio del Ferrocarril en España) i més de 150.000 usuaris per dia. De fet, Sants és la primera estació ferroviària espanyola en passatgers de mitja distància (5.074.329 passatgers/any), la segona en viatgers de llarga distància (8.912.831 passatgers/any) i la tercera en viatgers de Rodalies (26.861.631 passatgers/any).

Per altra banda, l'estació de Sants generava un impacte important a l'entorn més immediat, tant el soroll ocasionat pels trens com de degradació i de desconexió de l'entorn urbà. A més, les vies del tren i metro que travessen el barri han suposat, al llarg de l'últim segle, una fractura en el teixit urbà, dividint-lo en dues parts pràcticament incommunicades al llarg de 700 m, des del carrer de Sants fins a Riera Blanca.

En aquest context, l'arribada del tren d'alta velocitat a Barcelona va oferir l'oportunitat de renovació i transformació d'aquest àmbit. Així doncs, l'any 2004 s'inicia el projecte de Sants amb l'objectiu d'incrementar la captació d'usuaris pel tren i replantejar l'entorn de l'estació des d'una mirada que prioritzi una major integració urbana de la infraestructura, millori l'accessibilitat pels vianants i la bicicleta i redueixi l'ocupació destinada a l'aparcament en la vialitat de l'entorn.





## RAMBLA DE SANTS COBERTURA I URBANITZACIÓ DEL CORREDOR FERROVIARI

CLIENTS Ajuntament de Barcelona, ADIF, GISA, BIMSA • PERÍODE 2004—2012 • ÀMBIT 5,7 ha

L'objectiu del projecte de cobertura i urbanització del corredor ferroviari d'entrada a l'estació de Sants era doble: en primer lloc, minimitzar la fractura històrica i el soroll que comportava el traçat de les vies al barri; en segon lloc, generar un nou entorn urbà de qualitat, recuperant l'espai ocupat per dues de les sis vies de Renfe al nord i els terrenys de l'empresa pública Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) al sud.



El projecte s'ha desplegat mitjançant una estructura prefabricada de formigó de formes triangulars que acull en la coberta una rambla enjardinada de 700 m de longitud, amb passos transversals que connecten les dues parts del barri i accessos a la coberta mitjançant rampes, ascensors i escales mecàniques. La cobertura de les vies es basa en una envoltant lleugera, en gran part transparent, emulant els tradicionals ponts ferroviaris. Aquesta permet la visió del pas del tren i la insonorització de la infraestructura.

La implementació de quatre passos sota vies i un elevat nombre d'accessos a la coberta del corredor ha permès millorar la connectivitat del barri. La cobertura, per altra banda, ha generat un nou eix urbà, un gran passeig enjardinat elevat entre 4 i 14 m respecte la trama urbana que es connecta amb l'entorn més immediat a través de la continuïtat del verd que descendeix pels laterals en forma de parament vertical o de talussos de gespa.



## ESTUDI ESTRATÈGIC DELS ENTORNS DE L'ESTACIÓ DE SANTS

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2015—Actualitat • ÀMBIT 10 ha

L'estudi estratègic –actualment en curs– té un caràcter de Pla Director o Master Pla i engloba tant el projecte de la futura ampliació de l'estació de Sants com la millora de la connexió i sinergia entre l'estació i els barris de l'entorn. El treball és una anàlisi global interdisciplinària de caràcter estratègic que abasta des de la mobilitat al medi ambient i té en compte dinàmiques socioculturals, comercials i d'espai públic.

Concretament, l'estudi estratègic preveu actualitzar les solucions que incorpora el planejament vigent, iniciat a finals dels anys noranta i que va culminar en una modificació de PGM el 2003 i un Pla Especial de concreció del nou edifici de l'estació el 2005. Aquest, entre d'altres, estableix un sostre construïble sobre la coberta de l'estació de gairebé 80.000 m<sup>2</sup>, en gran part d'ús terciari.

1



2



Tot i així, i després de 15 anys de la redacció del planejament, el projecte encara no s'ha executat. L'estudi estratègic actual aprofita l'oportunitat per revisar el planejament inicial, els usos previstos i ajustar l'edificabilitat associada, per tal d'actualitzar el planejament i incorporar els nous paradigmes associats a la transformació urbana.

Tot i que l'activitat terciària associada al projecte no és imprescindible pel bon funcionament de l'activitat ferroviària i, per tant, aquesta es pot revisar, la millora dels accessos i vestíbuls de l'estació és inajornable. L'estudi estratègic, per tant, prioritza donar resposta a la necessitat d'ampliar el vestíbul de l'AVE i Rodalies i millorar les connexions entre el metro, la xarxa d'autobusos i les operacions relacionades amb els taxis a un nivell semisoterrat, directament connectat amb els vestíbuls de l'AVE.

3





# BCN 22@

El projecte 22@, que es planteja a finals dels anys 90 i engloba 198 ha de sòl urbà (115 illes de l'Eixample), té com a objectiu principal la transformació de l'àmbit tradicionalment industrial del barri del Poblenou en un innovador districte productiu destinat al desenvolupament d'activitats intensives en coneixement i tecnologia. La idea del 22@ ha estat sempre la de mantenir el caràcter productiu de l'àmbit, superant la seva obsolescència i adaptant-lo als nous models productius urbans. Molt a prop del centre històric, contigu al front marítim recentment recuperat per a l'ús ciutadà i proper a la nova estació intermodal de la Sagrera, el districte d'activitats del 22@ ha tingut des dels seus inicis un paper central en l'estratègia de renovació del llevant de la ciutat i actualment representa l'escenari d'una activitat productiva que genera uns 130.000 llocs de treball.

Per altra banda, el canvi de model productiu de l'àmbit ha fet necessària l'adaptació del barri a nivell de xarxes de serveis, mobilitat i espai públic. Així doncs, el projecte també ha plantejat la necessitat d'implantar activitats terciàries, equipaments, espais públics, zones verdes i nous habitatges que s'afegeixen als ja existents. Concretament, als 4.600 habitatges que ja hi ha, se n'estan construint 4.000 més, s'han incrementat 11 ha de zones verdes i s'han destinat 14 ha a equipaments.



PLA ESPECIAL D'INFRAESTRUCTURES  
DEL POBLENOU

PLA 22@

1993 94 95 96 97 98 99 00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 2018





PLA 22@

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 1998—Actualitat • ÀMBIT 198 ha



El Pla del 22@ és un pla de llarga durada que respon a un triple objectiu: la revitalització urbana, la promoció econòmica i la millora social de l'àmbit. En relació a la revitalització urbana, el pla planteja la necessària renovació del teixit urbà i la creació d'un entorn compacte, divers i equilibrat, on els espais productius conviuen amb habitatges socials, equipaments i zones verdes que milloren la qualitat de vida i de treball. Com a projecte de renovació econòmica, el pla planteja l'oportunitat única de tornar al Poblenou la seva condició de centre econòmic urbà. Basat en la confluència entre ciència, tecnologia i empresa, el pla vol afavorir la convivència entre les activitats productives no contaminants ni molestes dels sectors econòmics més innovadors i la ciutat. Finalment, com a projecte de revitalització social i innovació urbana, el pla té com a objectiu afavorir les sinèrgies entre els professionals que treballen a la zona i la col·laboració entre empreses, institucions, ciutadania i entitats d'àmbit social, educatiu i cultural.

TAGS

Espai públic, Habitatge, Indústria,  
Infraestructures, Urbanisme



1. ORTOFOTO DEL 22@

2-3. IMATGES HISTÒRIQUES DE POBLENOU.  
FONT: 22@ BCN,SA

4. EDIFICI MEDIA-TIC

5. EDIFICI MEDIAPRO

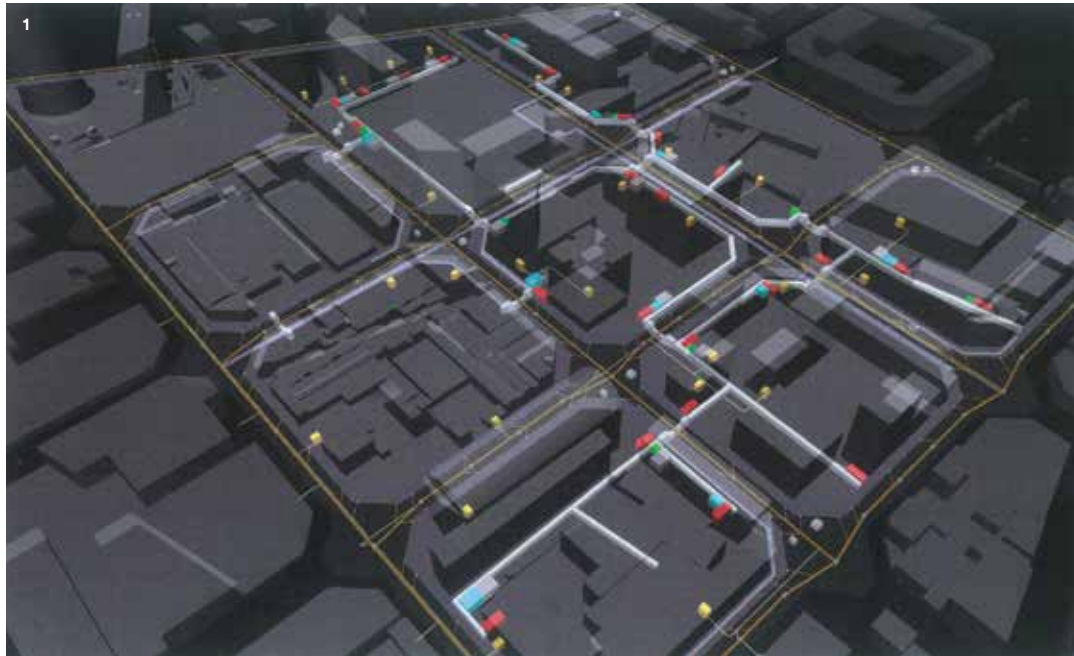
6. UNIVERSITAT POMPEU FABRA.  
CAMPUS POBLENOU



## PLA ESPECIAL D'INFRAESTRUCTURES DEL POBLENOU

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 1998—2000 • ÀMBIT 198 ha

El Pla Especial d'Infraestructures del 22@ es redacta entre el 1998 i el 2000 amb l'objectiu de preparar l'àmbit pel canvi de model productiu i poder així desplegar una nova i extensa àrea tecnològica i productiva sobre l'antiga zona industrial. En aquest sentit, el pla dona resposta a les noves demandes en relació a sistemes TIC, disseny, producció editorial i cultural i el món audiovisual i desenvolupa la creació d'un nou sistema de serveis infraestructurals que es desplega amb criteris de sostenibilitat, maximitzant-ne l'eficiència futura i minimitzant-ne la contaminació i el consum energètic.



El Pla especial d'infraestructures del Poble Nou incorpora sistemes innovadors d'energia elèctrica amb un reforçament del mallat, de telecomunicacions amb una nova xarxa de fibra de propietat municipal, i de distribució de fred i calor produïts de manera centralitzada aprofitant la calor residual de la incineradora del Besòs, i amb l'afavoriment d'un ús més eficient de la via pública i el subsòl. El Pla defensava la lògica de cada sistema i la implantació integrada de totes aquestes xarxes alhora que s'assumia que s'havia de desplegar en diferents fases, al ritme de la transformació dels diversos sectors. Amb una inversió prevista d'uns 180 milions d'euros, finançats mitjançant quotes associades a les transformacions dels terrenys, les companyies de serveis i aportacions municipals, el Pla incorpora també una innovadora normativa per facilitar-ne el desplegament.





# PARK GÜELL

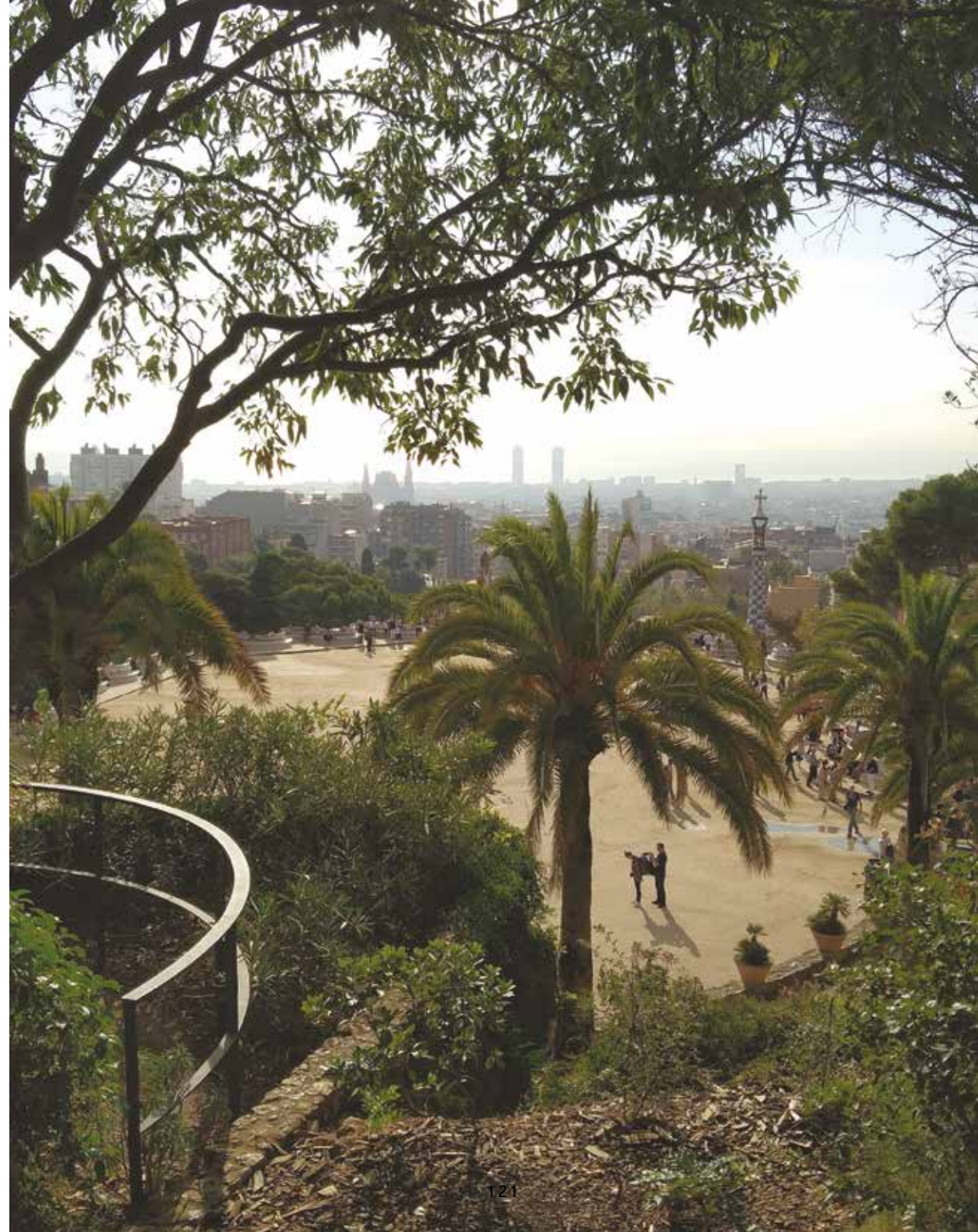
El Park Güell és un dels grans espais verds de la ciutat de Barcelona, un espai públic amb més de 95 anys d'història i el segon equipament més visitat de la ciutat (amb gairebé nou milions de visitants l'any). El parc representa un indret únic i singular que, a banda de ser Patrimoni de la Humanitat i una obra única de l'arquitectura modernista, és també patrimoni dels ciutadans. De fet, el Park Güell funciona com a camí a l'escola, zona de lleure i lloc on anar a córrer i passejar i, per tant, no es pot separar el seu valor arquitectònic del seu ús urbà i de connexió entre barris. Tampoc es pot ignorar l'interès turístic que desperta.

El parc té actualment uns tres milions de visitants l'any que adquireixen tiquet per visitar la zona regulada, xifra que només es veu superada pels visitants de la Sagrada Família. Aquest fet comporta una massificació turística del parc i els barris limítrofs que genera impactes importants: problemes en la protecció i conservació del parc, afectacions en la mobilitat, la proliferació de botigues de records i la simplificació del seu caràcter i dels entorns en una lògica de consum massiu.

Així doncs, tot i que la singularitat del parc resideix precisament en l'amplitud de visions i percepcions dels seus visitants, és aquí, en la diversitat d'usos i visions, on es generen els conflictes i la complexitat de la seva gestió. En aquest context, es planteja una reflexió al voltant d'un nou model per al Park Güell que l'adapti als nous reptes futurs.



PROPOSTA  
ESTRATÈGICA PER  
AL PARK GÜELL

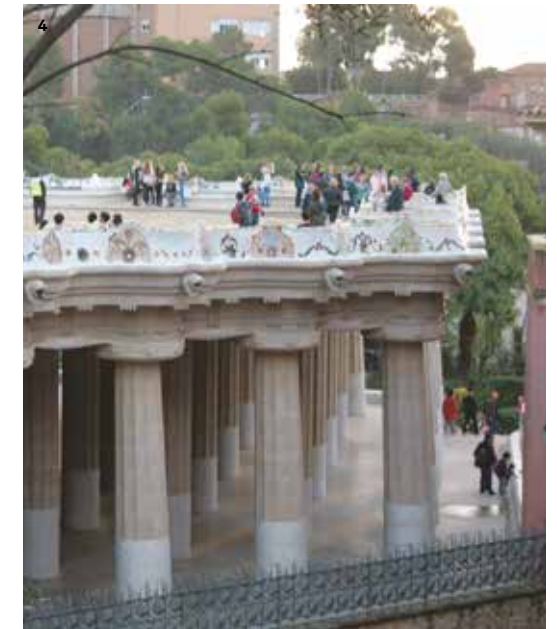
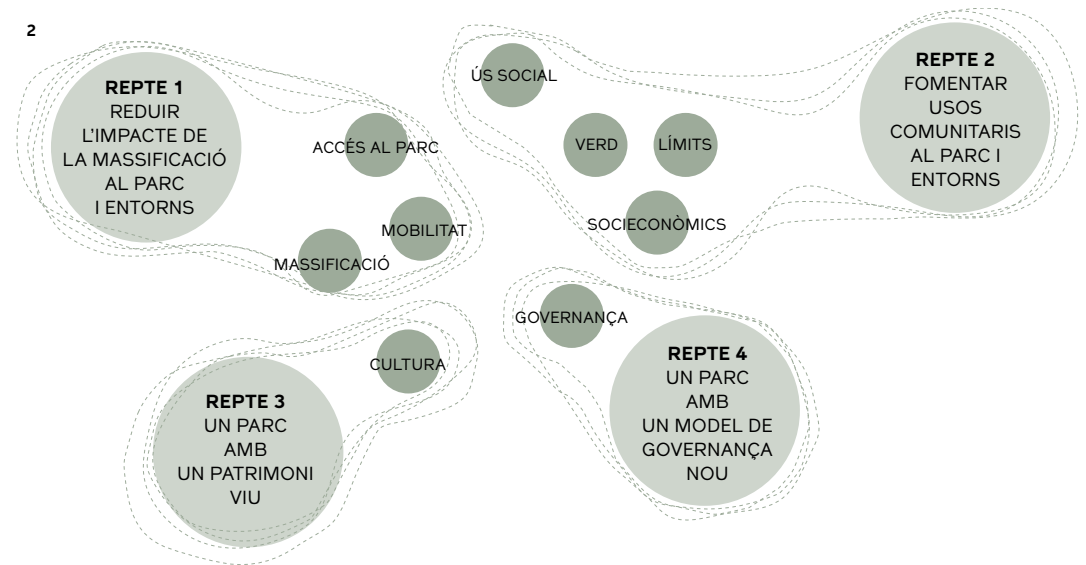
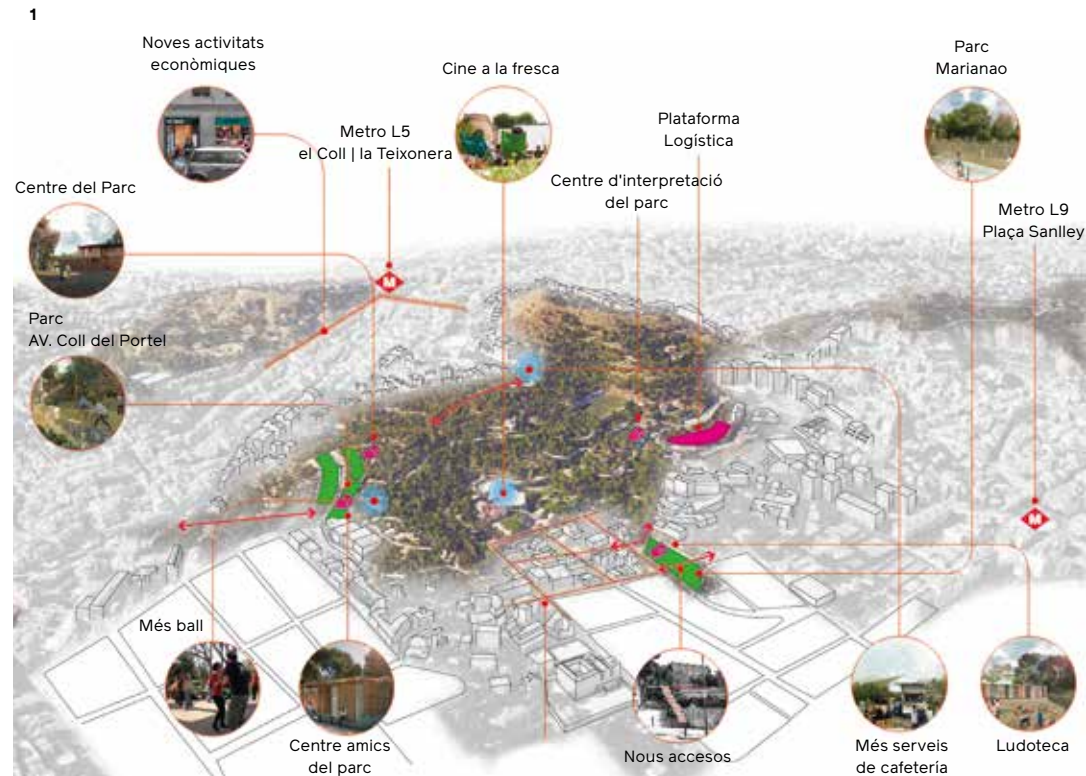




## PROPOSTA ESTRATÈGICA PER AL PARK GÜELL

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2016—2017 • ÀMBIT 17,2 ha

La proposta estratègica per al Park Güell, que engloba la zona monumental i la zona forestal del parc, té com a objectius principals el retorn social del parc a la ciutat i la preservació del seu patrimoni arquitectònic i natural. En aquest sentit, el document planteja quatre reptes principals: reduir els impactes de la massificació turística, fomentar usos comunitaris al parc i al seu entorn, preservar un patrimoni cultural viu i fomentar un nou model de governança. Barcelona té la responsabilitat de protegir i mantenir el patrimoni arquitectònic i natural del Park Güell, però també té el deure de protegir la qualitat urbana dels seus barris. En aquest sentit, la proposta estratègica parteix de la idea que el parc és un espai monumental, un parc urbà i un espai de memòries col·lectives i, per tant, té com a objectiu principal buscar l'equilibri entre el seu ús turístic i l'ús veïnal, sense perdre el seu caràcter singular.





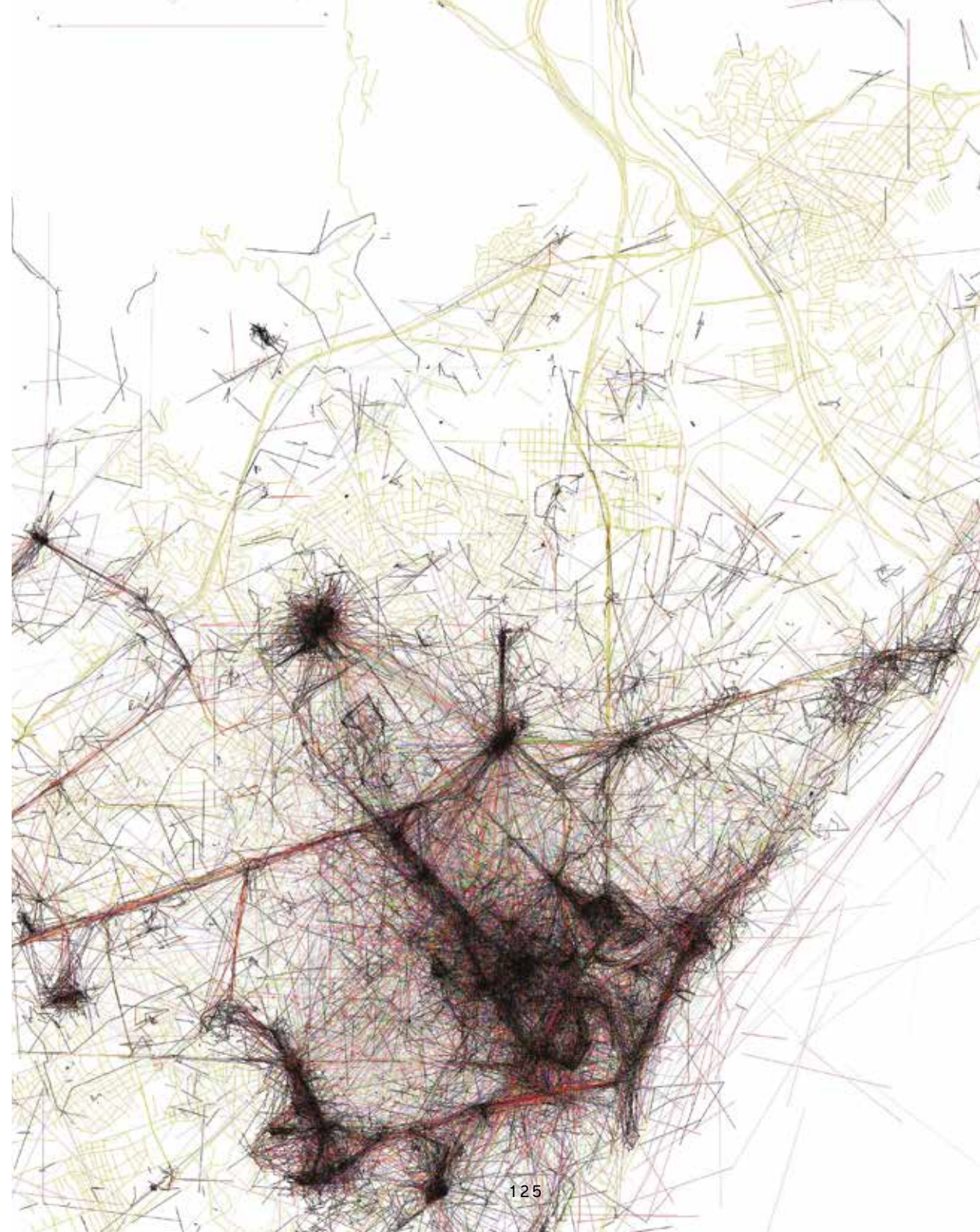
# SISTEMES

L'activitat de Barcelona Regional (BR) va començar, entre d'altres, amb el projecte de recuperació ambiental de riu Besòs i el de la Sagrera, que es van descriure a l'informe de gestió de l'any 1994 de la manera següent: «Condicionament d'utilització funcional de la llera del Besòs [...] amb l'anàlisi d'una manera sistematitzada les característiques i condicionants hidràulics del riu, així com la possibilitat d'incorporar usos per al lleure a la llera, de forma compatible amb els hidràulics», i «Estudi sobre la definició del sistema ferroviari de Sant Andreu-Sagrera, la seva intermodalitat i la seva repercussió urbanística, així com tots els aspectes infraestructurals vinculats al sistema ferroviari, com la mateixa xarxa, els viaris de connexió amb la xarxa local i la metropolitana, el sistema de drenatge de la zona, les galeries de serveis i subministraments energètics a les noves instal·lacions».

Veiem que en tots dos hi és present, d'una manera latent o explícita, una idea de sistema tradicional o mecanicista, lligada a la dimensió física de les infraestructures. Al llarg del temps, els treballs han anat eixamplant aquella idea primigènia, abastant progressivament una complexitat creixent amb nous vectors que influeixen cada vegada més en la qualitat de vida dels ciutadans.

Així, el medi ambient i la sostenibilitat, amb accents diversos en el canvi climàtic i l'eficiència energètica, la qualitat de l'aire i l'evolució de la mobilitat, són alguns dels vectors esmentats. I que es complementen, no sumant-se, sinó hibridant-se amb d'altres com l'activitat econòmica o l'habitatge, amb tota la seva complexitat: des del planejament urbanístic a la relació amb les dinàmiques derivades de la intensitat turística i la seva distribució als diferents barris de la ciutat.

Aquesta evolució és conseqüència tant de l'atenta mirada sobre les transformacions de les diferents disciplines en les quals BR es mou, com de la lògica interna dels mateixos treballs, o dels graus de complexitat que es deriven del creixent nivell d'exigència dels ciutadans.

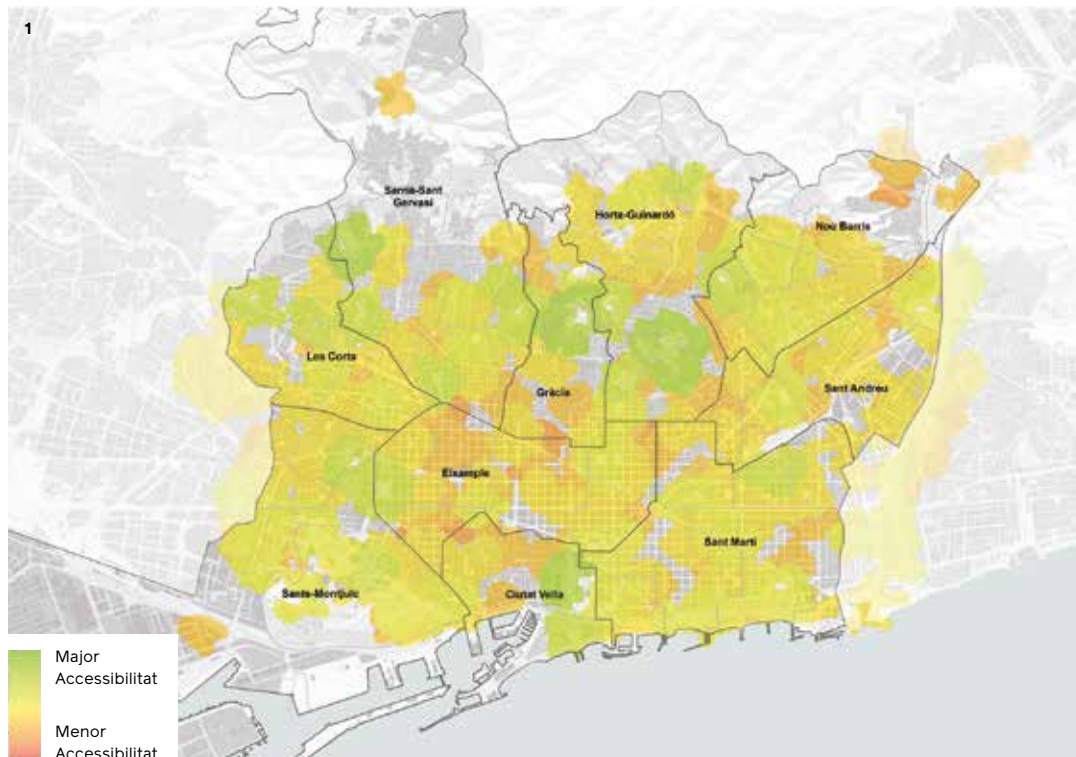




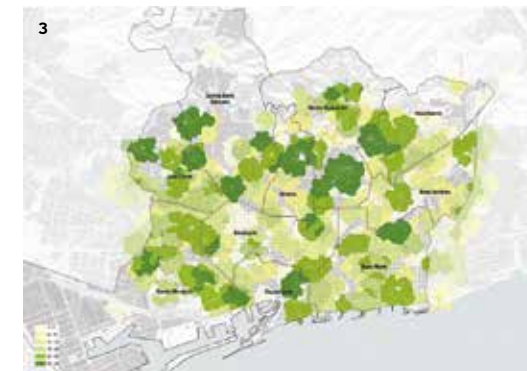
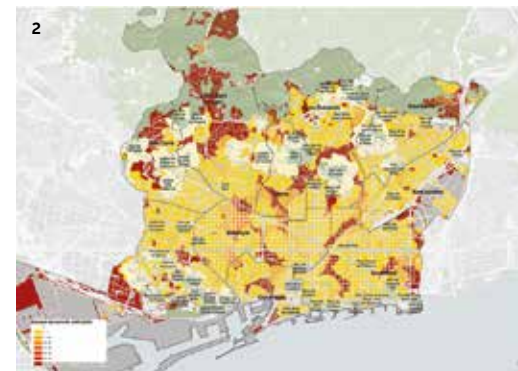
## MEDI AMBIENT

### SERVEIS SOCIOAMBIENTALS DELS ESPAIS VERDS DE BARCELONA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2015—2018 • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 102 km<sup>2</sup>



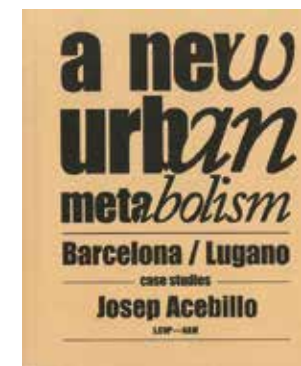
L'estratègia de la ciutat en relació al verd es concreta en el Pla del Verd i de la Biodiversitat 2020, que posa èmfasi en potenciar els serveis socioambientals d'aquests espais. Per tal d'acomplir aquest objectiu, prèviament es fa un estudi de quins són els serveis socioambientals que ofereixen els espais verds actualment. Aquest treball té com a principal objectiu avaluar els serveis socioambientals dels parcs urbans, places i interiors d'illa de la ciutat de Barcelona amb la finalitat última de presentar un instrument al servei de la planificació, la gestió i el disseny dels espais verds urbans.



1. ACCESSIBILITAT MITJANA PER BARRI
2. NOMBRE DE SERVEIS DEFICITARIS
3. NOMBRE DE SERVEIS PRESTATS

### PUBLICACIÓ A NEW URBAN METABOLISM

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2012



AUTOR Josep Acebillo  
EDITORIAL Actar  
EDICIÓ Barcelona, 2012  
ISBN 978-84-9286-147-7  
IDIOMA Anglès

La creixent urbanització del planeta, visible en el fet que a mitjans d'aquest segle un 70% de la població viurà a les ciutats, situa la qüestió urbana com un tema clau per a la sostenibilitat global. Moltes de les causes que generen les grans crisis ambientals, el canvi climàtic, per exemple, tenen la seva raó en la ineficàcia metabòlica de les nostres ciutats. Una major eficàcia metabòlica contribueix a la racionalització energètica del sistema urbà i també contribueix a una major competitivitat urbana i a una menor utilització de recursos.

A través de l'anàlisi metabòlica urbana de Barcelona i Lugano (Suïssa), es demostra l'eficiència que les ciutats petites i mitjanes poden tenir en el nou context neoterciari i es podria utilitzar com a prova per avaluar prèviament les conseqüències funcionals i ecològiques de les futures transformacions urbanes.

# ENERGIA I CLIMA

## PLA DE MILLORA ENERGÈTICA DE BARCELONA (PMEB)

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 1999—2001 • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 102 km<sup>2</sup>

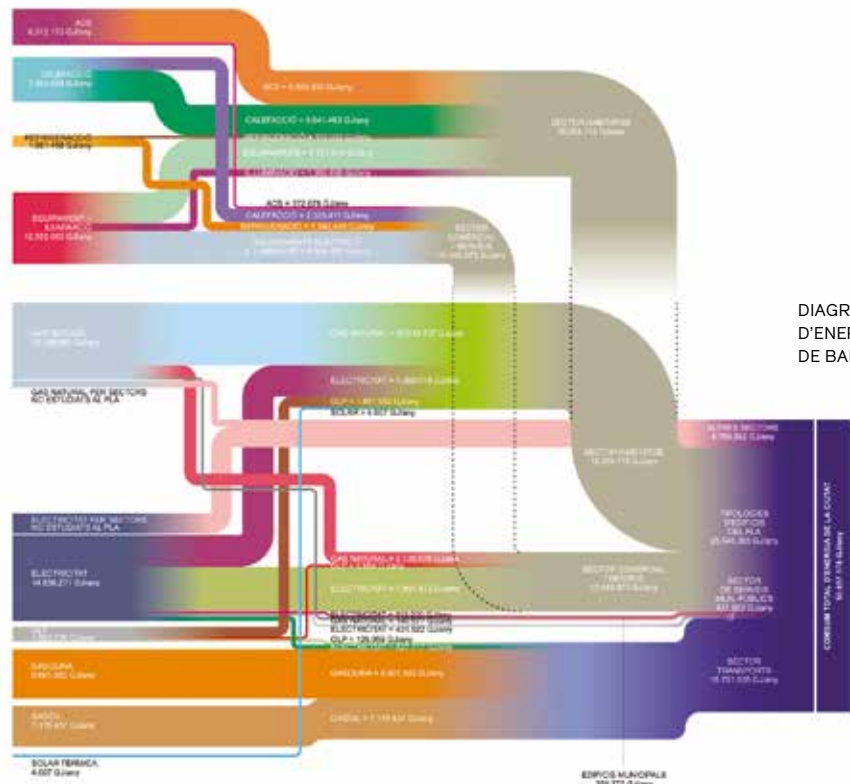


DIAGRAMA DE FLUX DEL CONSUM D'ENERGIA FINAL A LA CIUTAT DE BARCELONA PER AL 1999

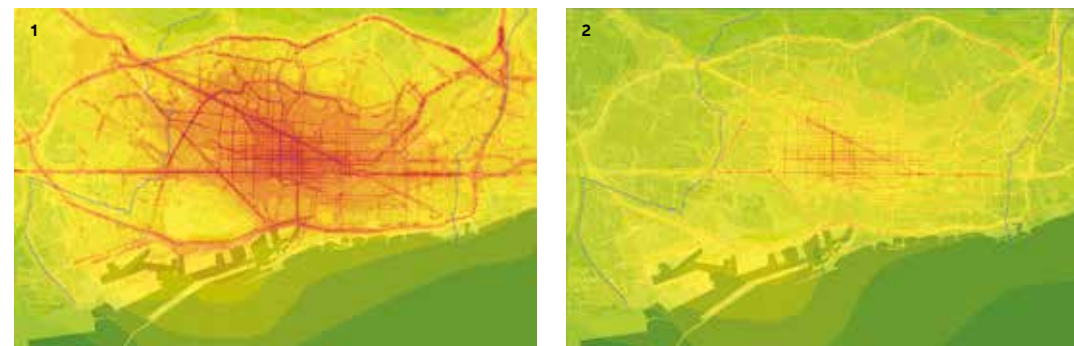
Barcelona Regional va elaborar, per encàrrec de l'Ajuntament, un Pla de Millora Energètica de la Ciutat de Barcelona (PMEB), on analitzava el funcionament mateix de la ciutat com a sistema energètic i emissor de gasos d'efecte hivernacle (GEH). Aleshores no era comú fer aquest tipus de plans. De fet, es pot dir que va ser uns dels primers plans energètics de ciutats que es van fer al món. A partir del diagnòstic del document, es van elaborar una sèrie d'actuacions, concretades en 54 projectes, amb l'objectiu d'augmentar l'eficiència energètica i la generació d'energia amb renovables, així com reduir les emissions de GEH. També es van desenvolupar un conjunt de metodologies i eines informàtiques que permetessin avaluar i fer el seguiment de l'execució del pla i els seus resultats.

TAGS

Canvi climàtic, Digitalització, Energia, Infraestructures, Metabolisme urbà, Qualitat ambiental

## PLA D'ENERGIA, CANVI CLIMÀTIC I QUALITAT ATMOSFÈRICA DE BARCELONA 2011-2020 (PECQ)

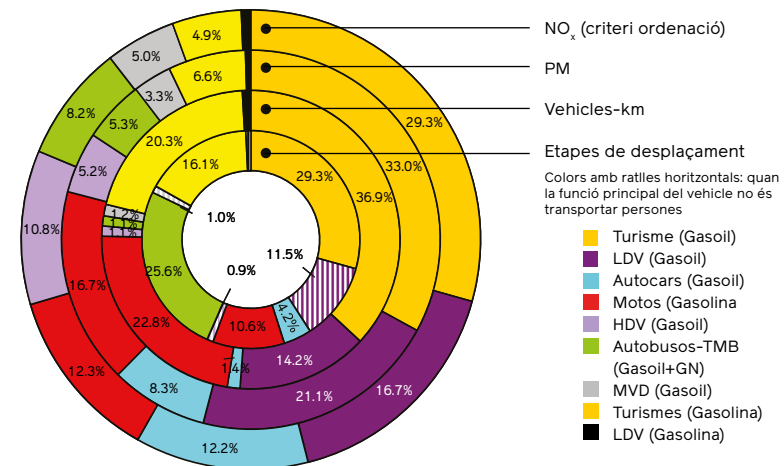
CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2009—2010 • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 102 km<sup>2</sup>



Al final del període de vigència del PMEB, l'Ajuntament de Barcelona decideix enfortir i continuar la seva política vers la sostenibilitat amb un nou pla, el Pla d'Energia, Canvi Climàtic i Qualitat Atmosfèrica de Barcelona 2011-2020 (PECQ). Barcelona Regional va ocupar-se de la coordinació de la part tècnica del Pla de Ciutat del PECQ 2011-2020 i va desenvolupar, a més, l'anàlisi del sector viari, l'inventari d'emissions del conjunt de la ciutat, la modelització de la dispersió de contaminants per a la situació actual i en diferents escenaris, així com la memòria ambiental del Pla. Liderat per l'Ajuntament de Barcelona, el PECQ dota l'administració pública d'instruments estratègics per millorar la salut dels ciutadans mitjançant l'increment de l'eficiència energètica i la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle, així com d'altres contaminants d'efecte local com els NO<sub>x</sub> i les PM<sub>10</sub>.

3

- MAPA D'IMMISSIÓ DE NO<sub>2</sub>, ANY 2008
- ESCENARI PECQ-2020
- DISTRIBUCIÓ PERCEPTUAL DE LA MOBILITATEN VEHICLES, LES ETAPES DE DESPLAÇAMENT, I DE LES EMISSIONS DE NO<sub>x</sub> I PARTÍCULES A BARCELONA CIUTAT + RONDES 2008



TAGS

Canvi climàtic, Digitalització, Energia, Metabolisme urbà, Mobilitat, Qualitat ambiental



## QUALITAT DE L'AIRE DE BARCELONA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2008—2013—Actualitat • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 102 km<sup>2</sup>

Barcelona Regional va desenvolupar el primer model de qualitat de l'aire de Barcelona per l'any 2008 dins el marc del PECQ (Pla de l'Energia, el Canvi Climàtic i la Qualitat de l'aire de Barcelona 2011-2020), on es va fer una modelització de la dispersió de contaminants d'NO<sub>2</sub> i PM<sub>10</sub> de Barcelona, per l'escenari base 2008 i els escenaris 2015 i 2020. Després, s'han fet els models per als anys 2009, 2010, 2013 i 2017.

Posteriorment, Barcelona Regional va incorporar altres sistemes que van permetre disposar d'un model de previsió de la qualitat de l'aire i des d'abril del 2013 modelitza i envia a l'Ajuntament de Barcelona, dos cops al dia i de manera automàtica, la previsió de qualitat de l'aire pels propers 3 dies. Aquest model pronostica els nivells de contaminació d'NO<sub>2</sub> i PM<sub>10</sub> mapificat en l'àmbit urbà per els pròxims dies, utilitzant un model de dispersió. El resultat es mostra utilitzant un índex de qualitat de l'aire per una major comprensió per al ciutadà i la visualització dels resultats de la previsió es pot consultar públicament a la web de l'Ajuntament de Barcelona.

Des de juliol de 2016, Barcelona Regional també va desenvolupar un model de previsió de la qualitat de l'aire basat amb algoritmes d'aprenentatge automàtic (*Deep learning*).



ÍNDEX DE QUALITAT DE L'AIRE

- Bo
- Moderat
- Regular
- Dolent
- Molt dolent

TAGS

## PLA CLIMA

CLIENTS Ajuntament de Barcelona, Àrea de Medi Ambient i Eficiència Energètica  
PERÍODE 2017 • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 102 km<sup>2</sup>



Amb motiu de la celebració a París de la COP21, la 21a Conferència de les Parts de la Convenció Marc de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic, i en el marc del Compromís Ciutadà per la Sostenibilitat, Barcelona ha elaborat el Pla Clima. Com a grans objectius aquest pla es compromet a reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle un 40% el 2030, en relació al 2005, i a augmentar 1,6 km<sup>2</sup> de verd urbà com a mesura d'adaptació.

Barcelona Regional ha participat en l'elaboració dels estudis previs al Pla amb una diagnosi de les conseqüències que tindran sobre la ciutat l'efecte illa de calor, les onades de calor, la inundabilitat urbana i marítima, la biodiversitat, els incendis forestals, la qualitat de l'aire, el cicle de l'aigua, els fluxos energètics i el risc sobre les infraestructures. Es pot consultar més informació sobre el pla a [www.lameva.barcelona.cat/barcelona-pel-clima/ca/plan-clima/que-es-el-pla-clima](http://www.lameva.barcelona.cat/barcelona-pel-clima/ca/plan-clima/que-es-el-pla-clima)

TAGS

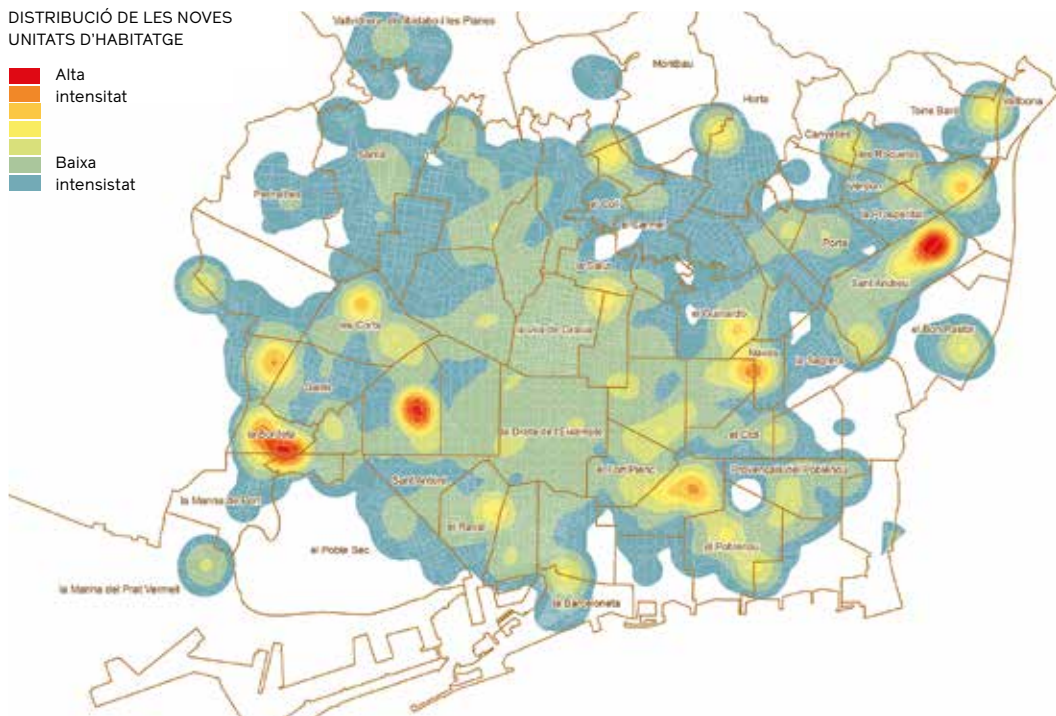
## HABITATGE I URBANISME

### MESURES DE CARÀCTER URBANÍSTIC D'ACOMPANYAMENT DEL PLA PEL DRET A L'HABITATGE DE BARCELONA (30% D'HPP EN SUC)

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2016—Actualitat • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 102 km<sup>2</sup>

DISTRIBUCIÓ DE LES NOVES UNITATS D'HABITATGE

Alta intensitat  
Baixa intensitat



El grau de consolidació de la ciutat de Barcelona i la manca de reserves de sòl urbanitzable fan imprescindible activar nous mecanismes que ajudin a ampliar el parc destinat a polítiques socials, que permetin alhora enfocar la seva creació amb una distribució més equilibrada en el territori, aprofitant el potencial que ofereix la ciutat ja construïda. Cal assenyalar que actualment la ciutat de Barcelona únicament disposa d'entre un 6-7,5% del parc d'habitatges principals destinats a polítiques socials, que es reduirà significativament durant els pròxims anys a causa de la finalització dels contractes de lloguer de pròrroga forçosa i del règim de protecció oficial dels habitatges de venda existents. El marc legal vigent en matèria d'habitatge estableix l'obligació de disposar d'un 15% de l'habitatge principal de la ciutat destinat a polítiques socials l'any 2029, sota els principis de diversitat i cohesió social als barris.

D'altra banda, hi ha altres factors que afecten directament l'ús d'habitatge habitual, com són la pressió del mercat del sòl i l'habitatge, l'assetjament immobiliari i altres usos que entren en competència amb aquest ús de residència habitual de les persones. Aquests treballs, en els quals Barcelona Regional hi ha participat en col·laboració amb diferents àrees de l'Ajuntament, tenen per objectiu elaborar mesures i modificacions de caràcter urbanístic que permetin desenvolupar el Pla pel Dret a l'Habitatge de Barcelona 2016-2025, que, davant la situació de l'habitatge assequible a la ciutat, preveu diversificar al màxim els mecanismes que té l'administració local a l'abast.

Les modificacions del Pla General Metropolità (PGM) tenen incidència directa en la regulació urbanística de l'habitatge a Barcelona per afavorir el dret a l'habitatge de diferents maneres: (1) reformulant l'ús d'habitatge habitual diferenciant-lo d'altres usos que poden entrar en competència; (2) destinació parcial d'un 30% a habitatge de protecció oficial (HPP) en la qualificació de les zones d'habitatge plurifamiliar en sòl urbà consolidat (SUC) quan s'executen actuacions edificatòries de nova construcció o gran rehabilitació; (3) dues propostes situades en el marc dels instruments de la política de sòl i habitatge previstos en la legislació d'urbanisme i d'habitatge, com són la declaració d'àrees de tempteig i retracte en tota la ciutat per finques que es trobin en determinats supòsits, i la definició dels terminis d'edificació.

### PUBLICACIÓ MANUAL D'URBANISME DE LA VIDA QUOTIDIANA. URBANISME AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2017—Actualitat



AUTOR Ana Paricio, Barcelona Regional  
EDITORIAL Ajuntament de Barcelona;  
Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat  
EDICIÓ Barcelona, 2019  
IDIOMA Català

Barcelona Regional ha elaborat el manual amb l'objectiu de donar criteris de planejament i eines de diagnòstic d'avaluació, des d'una perspectiva de gènere, al personal tècnic que redacta o supervisa ordenacions urbanes i/o figures de planejament urbanístic i que elabora projectes d'espai públic i d'equipaments.

L'urbanisme amb perspectiva de gènere, o urbanisme inclusiu, posa el focus en el coneixement dels processos de vida dels diferents col·lectius i busca la manera de donar suport espacial i temporal a les necessitats quotidianes i, alhora, ser respectuós amb els ecosistemes.



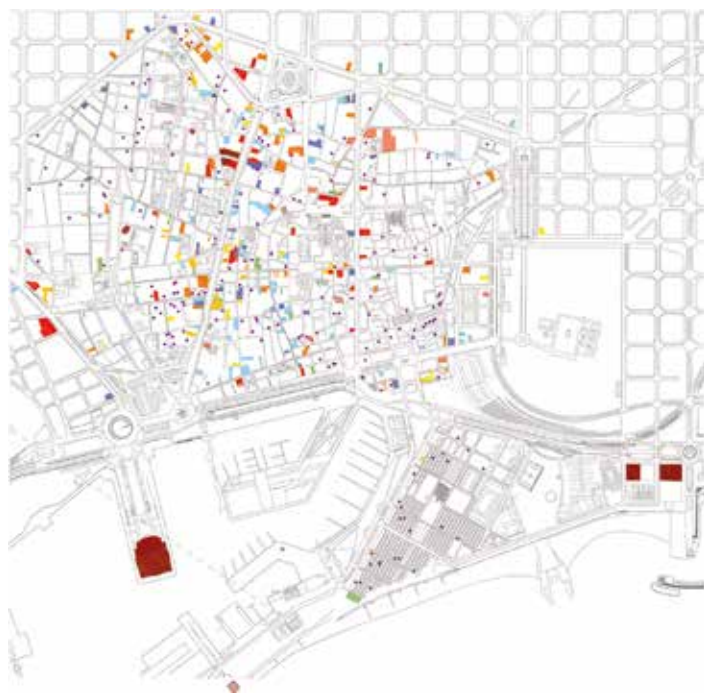
# TURISME

## ESTUDI DE L'ÚS HOTELER A CIUTAT VELLA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2008—2009 • ÀMBIT Districte de Ciutat Vella, 4,49 km<sup>2</sup>

L'objectiu d'aquest treball va ser l'anàlisi de l'ús hoteler a Ciutat Vella, en el marc de la revisió del Pla d'usos del districte. L'estudi aporta arguments i propostes de caràcter general i específic per tal de regular l'oferta i el dimensionat, la categoria i la localització, harmonitzant-la amb l'entorn, de l'ús hoteler a Ciutat Vella. Es van recollir, de manera exhaustiva, dades referents a establiments hotelers i allotjaments turístics del districte, que es van completar amb estadístiques oficials. Un cop dimensionat i caracteritzat el parc hoteler del districte, es van analitzar altres variables relacionades per les seves implicacions directes: configuració de l'espai públic, localització de l'oferta complementària associada i relació entre la població resident, permanent, i la població flotant usuària dels hotels.

A partir d'aquesta anàlisi es va fer una diagnosi per determinar el grau de pressió de l'espai públic en funció de la concentració de població flotant i de l'oferta associada. A continuació, es va realitzar una síntesi, com a conclusió general, de la situació actual dels establiments hotelers i, finalment, es van proposar unes determinacions de regulació sobre la ubicació i els usos en planta baixa, tant del districte com dels establiments hotelers i allotjaments turístics.



ESTABLIMENTS TURÍSTICS PER TIPUS I CATEGORIA

HOTELS

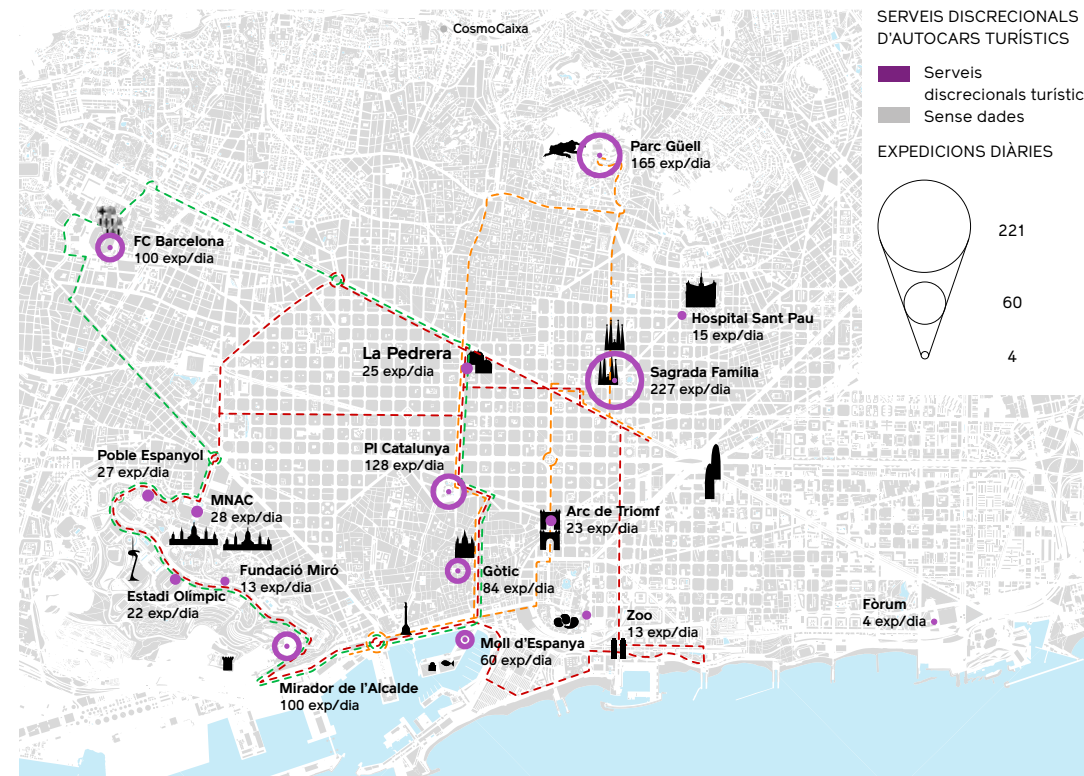
- ★
- ★★
- ★★★
- ★★★★
- ★★★★★

PENSIONS I APARTHOTELS

- ★ Pensió
- ★★ Pensió
- ★★★ Aparthotel
- ALBERG DE JOVENTUT
- APARTAMENTS TURÍSTICS

## ESTRATÈGIA DE MOBILITAT TURÍSTICA DE BARCELONA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2017—2018 • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 102 km<sup>2</sup>



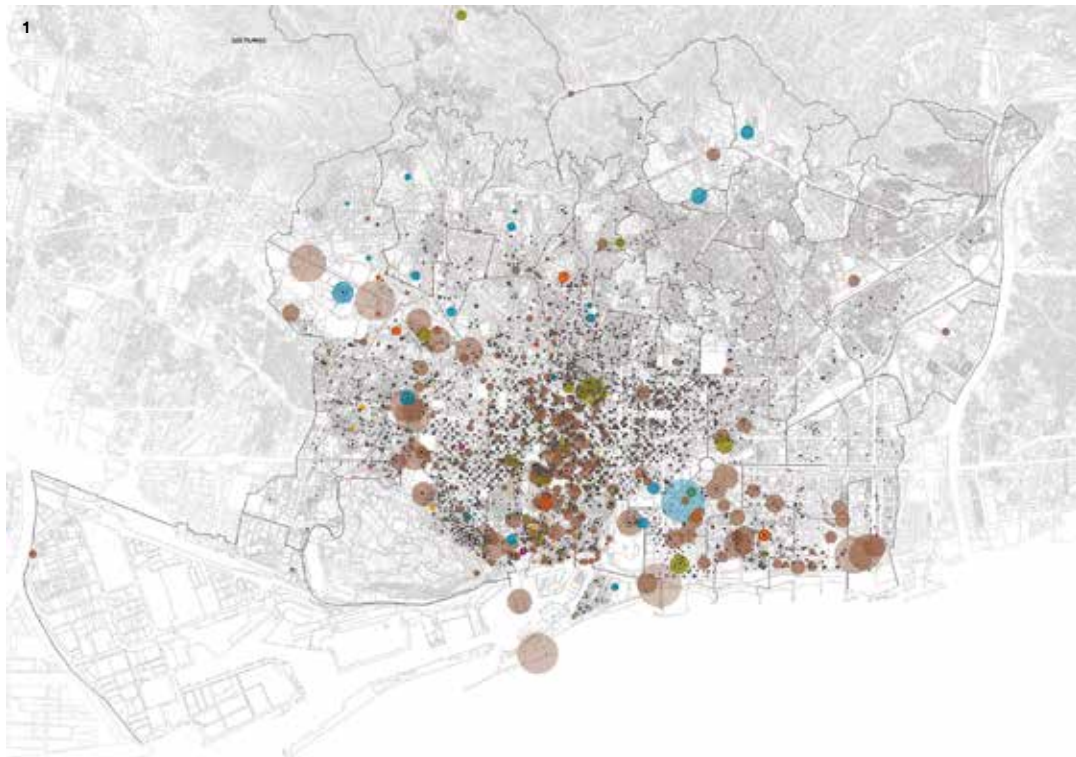
L'Estratègia de Mobilitat Turística (EMT) neix fruit de la necessitat de donar resposta als reptes per gestionar la ciutat, com a conseqüència de l'augment del nombre de turistes a Barcelona i la previsió de creixement a mig termini. L'EMT aprofundeix en el coneixement de la mobilitat turística i l'incorpora com una part inherent de la mobilitat urbana, deixant de tractar-la com a excepcional, i integrant com a pròpies les dinàmiques, les demandes i les pràctiques de la mobilitat turística.

L'EMT és doncs el resultat de relacionar polítiques de mobilitat amb polítiques de turisme, i la seva finalitat és diagnosticar els reptes més importants per tal de definir unes línies estratègiques i unes propostes d'actuació en aquesta línia. Es proposa fomentar un mode de visita responsable i compatible amb la mobilitat quotidiana, garantir l'ús racional i coherent dels sistemes de transport i donar resposta a l'estratègia de gestió de la destinació. Es tracta d'un exercici sense precedents a Barcelona i inèdit a altres grans destinacions urbanes europees. En poques ocasions un document ha estructurat una anàlisi global de les pautes de mobilitat turística encaminada a dissenyar polítiques urbanes.

## PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ALLOTJAMENTS TURÍSTICS (PEUAT)

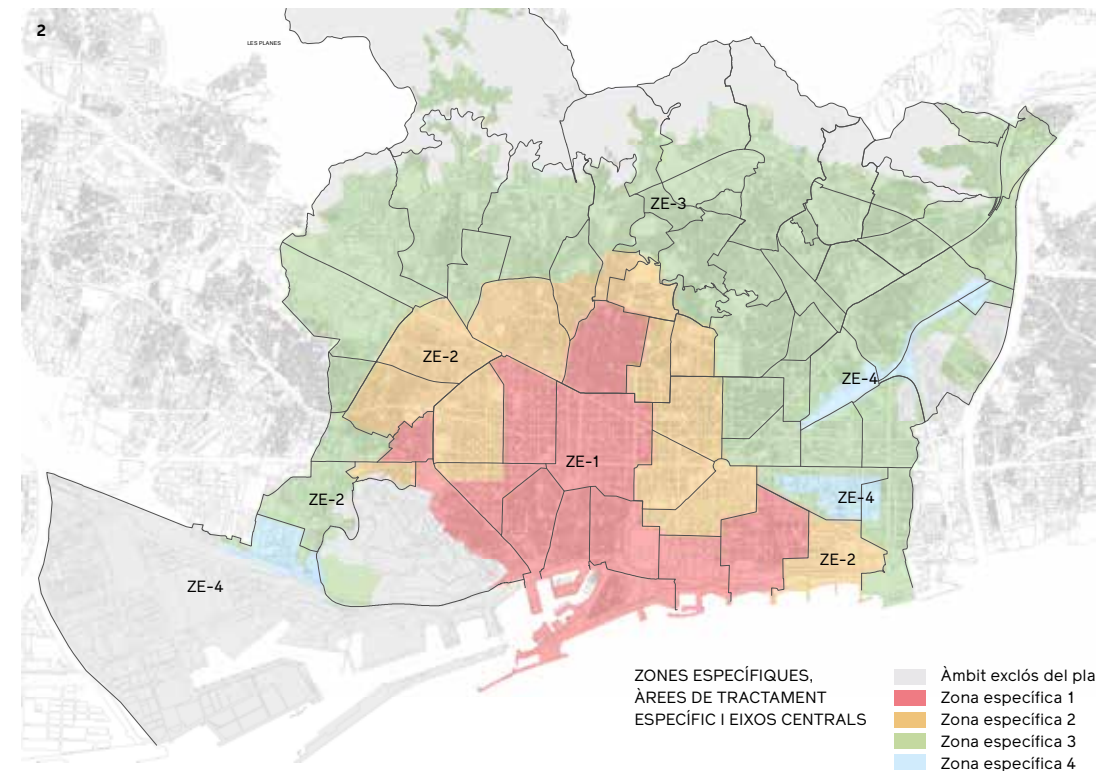
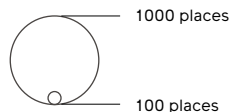
CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2015—2017 • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 102 km<sup>2</sup>

El Pla especial urbanístic per a la regulació dels establiments d'allotjament turístic, albergs de joventut, residències col·lectives d'allotjament temporal i habitatges d'ús turístic a la ciutat de Barcelona (PEUAT) és un instrument urbanístic per ordenar i controlar la implantació d'allotjaments turístics a la ciutat i garantir els drets fonamentals dels ciutadans, particularment, el dret a l'habitatge i a un espai públic de qualitat. Barcelona Regional ha col·laborat en la redacció del PEUAT com a oficina tècnica, proporcionant a l'Ajuntament cartografies, bases de dades i anàlisis sobre els temes clau del Pla, així com en el manteniment i l'actualització del cens d'establiments d'allotjament turístic.



PLACES SEGONS TIPOLOGIES D'ESTABLIMENTS EXISTENTS

- Hotels
- Hotels o aparcament
- Hostals o pensions
- Aparcaments turístics
- Albergs de joventut
- Residències col·lectives d'allotjament temporal
- Habitatges d'ús turístic
- Expedients d'obres concedits o que continuen la tramitació



ZONES ESPECÍFIQUES, ÀREES DE TRACTAMENT ESPECÍFIC I EIXOS CENTRALS

- Àmbit exclòs del pla
- Zona específica 1
- Zona específica 2
- Zona específica 3
- Zona específica 4

El PEUAT és un pla pioner pel que fa a la forma i el contingut, i s'ha fet fonamentalment per quatre motius: alleujar la pressió turística, respondre a demandes ciutadanes de preocupació i al malestar cap als fenòmens derivats del turisme a les zones saturades, equilibrar i diversificar el teixit urbà assegurant un encaix sostenible de l'activitat turística, i garantir el dret a l'habitatge, al descans, a la intimitat, al benestar del veïnat i a la qualitat de l'espai públic. El Pla distingeix quatre zones específiques amb regulació pròpia, cadascuna de les quals es caracteritza per la distribució dels allotjaments al seu territori, la proporció entre el nombre de places que ofereixen i la població resident actual, la relació i les condicions en què es donen determinats usos, la incidència de les activitats a l'espai públic i la presència de punts d'interès turístic.



# MOBILITAT I INFRAESTRUCTURES

## PLA PICASSO SOTERRAMENT RONDA DEL MIG I PLAÇA CERDÀ

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 1995—2001 • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 11 km lineals



El Projecte Picasso pretenia augmentar la capacitat d'alguns eixos, o reduir-ne l'impacte en d'altres, així com millorar algunes connexions deficientes de la xarxa viària de la ciutat. Les dues grans actuacions van ser el soterrament de la ronda del Mig i la reforma de la plaça Cerdà.

La ronda del Mig, concebuda als anys setanta com a via ràpida, s'havia convertit en una gran cicatriu que, a més, provocava alts nivells de soroll i contaminació. Amb el projecte de cobertura es va crear un nou espai públic de 2,2 km de longitud que actua com un autèntic eix vertebrador dels barris que travessa, i millora les condicions mediambientals i la qualitat de vida dels veïns i veïnes.

La plaça Cerdà no era res més que un nus d'autopistes a diferent nivell per connectar la Gran Via amb la ronda del Mig. La seva transformació va donar resposta a les necessitats de mobilitat que es plantejaven en aquell moment, i va generar importants espais urbans al seu entorn.



1. PLA PICASSO. PLANTA PROPOSTA  
2. PLAÇA CERDÀ  
3. PLÀNOL RONDA DEL MIG

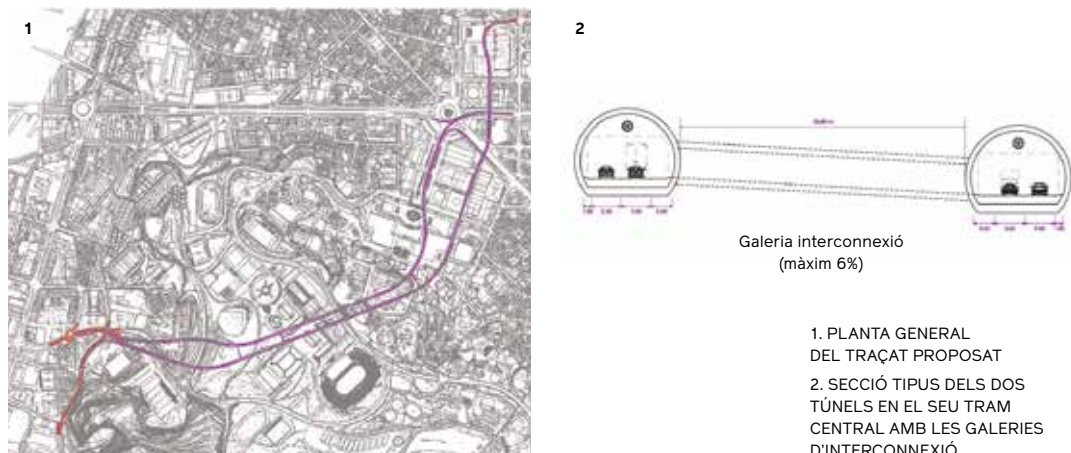
4. VISTA DE LA PLAÇA CERDÀ DES DE LA RAMBLA DE BADAL  
5. VISTA DE L'ENTRADA DE LA RAMBLA DE BADAL A LA PLAÇA CERDÀ

## PROPOSTA TÚNEL DE MONTJUÏC

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2006—2007 • ÀMBIT 5,7 km lineals

La possibilitat de construir un túnel a la muntanya de Montjuïc ja es va plantejar els anys immediatament anteriors a les Olimpíades del 1992. En aquell moment, es proposava també la construcció d'una línia de metro per sota de la muntanya que permetés la connexió entre la Marina i la Zona Franca amb el centre de la ciutat, a més de facilitar l'accés a l'Anella Olímpica. Tot i que es van fer estudis previs de viabilitat, no va prosperar aquesta actuació.

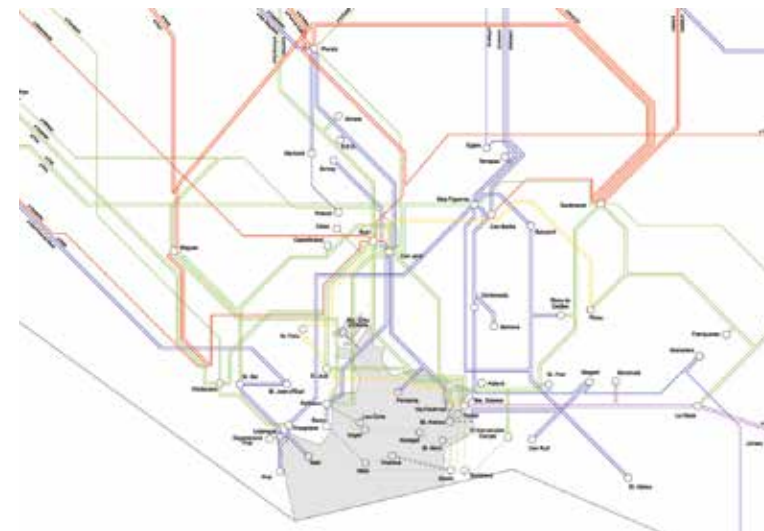
La cita olímpica va comportar la finalització de la ronda Litoral, que en poc temps va esdevenir el principal eix viari paral·lel al mar, tant pel servei que feia a la part litoral de la ciutat de Barcelona com d'accés al Port i a la Zona Franca. Tot i així, les restriccions provocades pel tram del Morrot, el dimensionament de dos carrils per sentit, la demanda generada per les activitats situades al voltant i la manca d'alternatives de vies ràpides van provocar-ne la ràpida saturació.



Com que la Gran Via, l'altre viari arterial paral·lel al mar, disposa d'un caràcter urbà que en limita la capacitat, l'accés a la Zona Franca des del nord, que es produeix bàsicament a través de la ronda Litoral i la Gran Via, queda limitat per la congestió d'aquestes dues vies. Per tant, i recuperant l'antiga idea d'un túnel sota Montjuïc, es planteja la possibilitat de construir-ne un, aquesta vegada de caràcter viari, que permeti millorar l'accés a la Zona Franca des del centre de la ciutat i viceversa. La primera aproximació preveia accessos directes des de la Ronda a l'altura del cementiri. Les darreres que es van estudiar connectaven els voltants de la plaça Espanya amb la Zona Franca i es disposaven properes a la cruïlla dels carrers del Foc i Ferrocarrils, amb un caràcter semblant al que té el túnel de la Rovira, a l'altre extrem de la ciutat.

## COMISSIÓ ESPECIAL DE DESENVOLUPAMENT D'INFRASTRUCTURES (CEDI)

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2008—2009—Actualitat • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 102 km²



La Comissió Especial de Desenvolupament d'Infraestructures (CEDI) es va constituir per acord unànime del Plenari Municipal de Barcelona el 28 de setembre de 2007, «Per tal de poder arribar a un pacte institucional amb totes les forces polítiques, socials i econòmiques de la ciutat de Barcelona... amb l'objectiu d'establir quines són les infraestructures prioritàries per la Ciutat».

La complexitat de les infraestructures té a veure amb diferents factors: territorials (directament o funcionalment, gairebé sempre depassen el territori municipal), físics (de gran impacte territorial com les de mobilitat, o quasi immaterials com les telecomunicacions), competencials (sobre un mateix sistema intervenen diverses administracions), de finançament (recursos públics d'administracions diferents, però també privats), d'explotació (pública, privada, concessionada), de marcs reguladors (de diferents escales administratives i diverses tipologies), d'escala (fins i tot dins dels mateixos i diferenciats sistemes), temporals (els períodes de tramitació i d'implementació acostumen a ser llargs...), etc. Donada aquesta complexitat, és de vital importància que la negociació, impuls i desplegament de les infraestructures tinguin un marc de consens que permeti una actuació continuada i coherent al llarg del temps, més enllà dels canvis en els lideratges polítics.

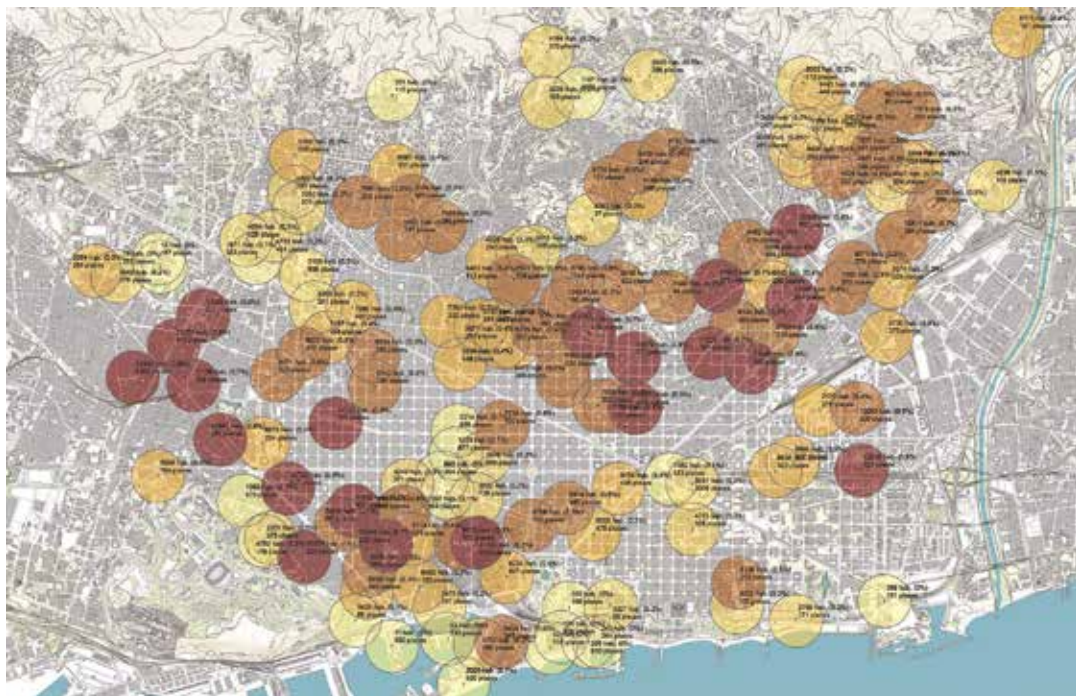
Amb aquest objectiu, Barcelona Regional (BR) va desenvolupar les funcions de secretaria tècnica, i va dur a terme les tasques d'aclariments tècnics i de negociació necessàries per arribar al document de pacte finalment subscrit per tots els grups municipals, aprovat per unanimitat a la sessió del Plenari el dia 26 de setembre de 2008. Des d'aquell moment, BR elabora de manera regular treballs de seguiment de les diferents propostes i, amb la mateixa lògica, també fa un seguiment i actualització periòdic de totes les infraestructures d'abast metropolità per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.



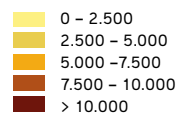
## PARTICIPACIÓ EN EL PROJECTE LIVE INTRODUCCIÓ DEL VEHICLE ELÈCTRIC A LA CIUTAT DE BARCELONA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2009—2015 • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 102 km<sup>2</sup>

Amb l'objectiu de convertir Barcelona en el referent mundial del vehicle elèctric, l'Ajuntament de la ciutat va impulsar l'any 2009 el Projecte LIVE (Logística per a la Implementació del Vehicle Elèctric a Barcelona), que preveu la implantació d'una xarxa a la ciutat de càrrega de bateries per a vehicles elèctrics i la incorporació progressiva d'aquesta mena de vehicles als serveis municipals. En aquest projecte hi participen, en aquesta primera fase d'estudi, una vintena d'entitats públiques i privades, com ara Endesa, la Universitat Politècnica de Catalunya, el RACC, Seat, Nissan, Altran Technologies, TMB, l'Ajuntament i la Generalitat. Barcelona Regional col·labora en aquest projecte amb l'assistència al grup de treball dinamitzat per Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Barcelona per determinar com introduir el vehicle elèctric a la ciutat. Es pot consultar més informació sobre el projecte a [www.livebarcelona.cat/ca/que-es-live](http://www.livebarcelona.cat/ca/que-es-live).



TOTAL APARCAMENTS PÚBLICS:  
603.422 HAB. (37,82 %) 25.473 PLACES



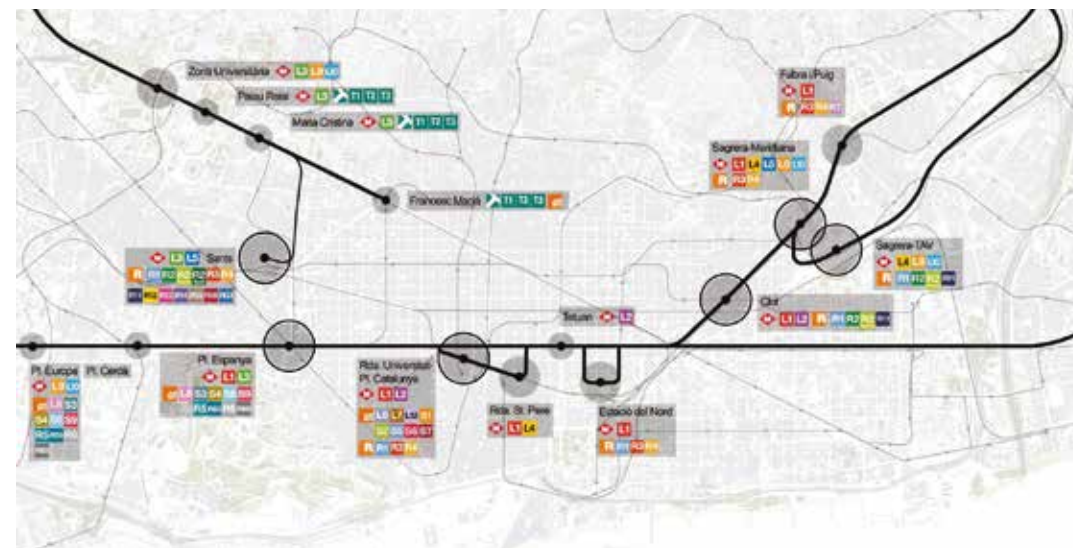
OBJECTIU  
Observar, Reflexionar

142

TAGS  
Canvi climàtic, Energia, Estratègia urbana,  
Infraestructures, Mobilitat,  
Qualitat ambiental, Urbanisme

## PROPOSTA D'ORDENACIÓ DE LES TERMINALS INTERURBANES DE BARCELONA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2017—2018 • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 102 km<sup>2</sup>



El servei interurbà d'autobusos és una peça cada vegada més important en l'accessibilitat a Barcelona. Cada dia laborable entren a la ciutat un total de 3.300 serveis regulars interurbans (23 línies de l'AMB i 94 línies de la Generalitat) i de llarga distància (Ministeri de Foment, internacionals, 50 línies en total). A més, es calcula un volum d'entrades addicional d'uns 900 autobusos i autocars amb serveis de diferent tipologia.

Barcelona no disposa d'una infraestructura de terminals d'autobusos adient i la seva disposició no és l'adequada per absorbir aquesta creixent demanda. Això fa que actualment l'espai urbà faci aquesta funció de parades i terminals, amb les importants ineficiències i externalitats que comporta. Soroll, contaminació, ocupació de l'espai, disfuncions a les voreres, etc., provoquen una degradació de l'espai públic. Aquesta manca de llocs adequats per a aquests usos, fruit d'una mala previsió d'estratègia i planificació, ha fet que els creixements produïts en els darrers anys hagin estat desordenats, la qual cosa ha portat a una situació extrema en alguns punts.

L'estudi realitzat per Barcelona Regional proposa una estructura de les estacions terminals i de la xarxa que permet concentrar les actuals línies en estacions sense necessitat d'arribar al centre de la ciutat. La tesi principal de la proposta es basa en concentrar les funcions de terminals en un seguit d'estacions situades a les entrades dels corredors que compleixen els criteris de la ciutat (accés ràpid mitjançant la xarxa viària bàsica de la ciutat i nodes intermodals amb bona connexió a la xarxa ferroviària d'alta capacitat) i els de servei (regulació fora de la via pública i complementarietat amb la xarxa ferroviària metropolitana).

OBJECTIU  
Planificar

143

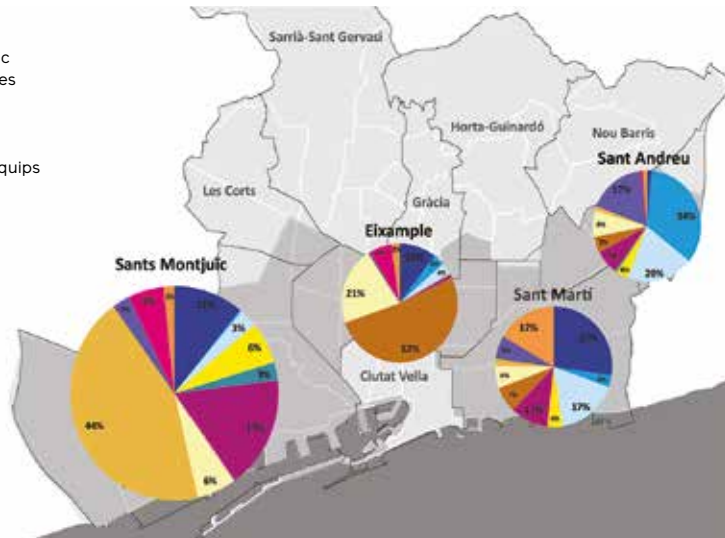
TAGS  
Infraestructures, Mobilitat, Qualitat ambiental

# ACTIVITAT ECONÒMICA

## MAPA INDUSTRIAL DE BARCELONA

CLIENT Ajuntament de Barcelona (Barcelona Activa) • PERÍODE 2009—2010 • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 102 km²

- Productes alimentaris
- Indústries químiques
- Material i equip elèctric, electrònic i òptic
- Mobles i indústries manufactures diverses
- Indústria tèxtil, cuir, calçat i confecció
- Altres productes minerals no metàl·lics
- Maquinària i equips NCAA
- Reparació i instal·lació de maquinària i equips
- Indústries paper i arts gràfiques
- Productes metàl·lics
- Vehicles de motor
- Altres



L'elaboració del Mapa industrial de Barcelona va tenir per objectiu descriure i analitzar tant l'estructura de les activitats industrials ubicades a la ciutat com la seva organització espacial. Amb la finalitat de depurar «l'efecte seu», l'estudi tenia com a principal unitat d'anàlisi l'establiment industrial i no l'empresa. Aquest plantejament permetia situar exactament allà on té lloc l'activitat industrial i fer-ne una lectura territorial a partir de variables com ara el tipus d'activitat, el nombre de treballadors o el nivell tecnològic. L'anàlisi dels establiments industrials va permetre una millor caracterització dels sectors d'indústria manufacturera amb una presència destacada a la ciutat, podent identificar situacions com ara aquells establiments amb més potencial per ser deslocalitzats, el nivell d'internacionalització o altres particularitats. Finalment, l'estudi identificava les diferents casuístiques en què l'activitat industrial es desenvolupava a la ciutat, des dels àmbits de sòl especialitzat fins a teixits industrials més atomitzats en convivència amb usos residencials i comercials.

En un període on la indústria urbana i els espais on es desenvolupava eren considerats com a residuals, el Mapa industrial de Barcelona posa en valor aquestes activitats com a elements inherents a l'economia urbana. La diversitat d'activitats econòmiques i les relacions que s'estableixen entre elles (de complementaritat, de dependència i, fins i tot, de competència) configuren la base de la complexitat urbana; en aquest sentit, la indústria hi té un paper fonamental.

## BARCELONA CLÚSTER NÀUTIC

CLIENTS Ajuntament de Barcelona, Port de Barcelona • PERÍODE 2011—2013 • ÀMBIT Municipi de Barcelona, 102 km²

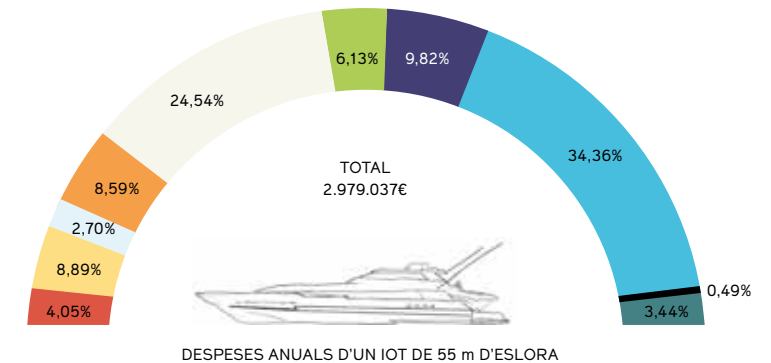


Barcelona Regional va participar en el procés de definició del Clúster Nàutic de Barcelona impulsat per l'Ajuntament de Barcelona i el Port de Barcelona. Amb l'objectiu de dotar el projecte d'una estructura sòlida, Barcelona Regional va actuar com a braç tècnic i coordinador dels diferents agents fins poc després de la constitució pública del Clúster Nàutic, a finals del 2013.

El Barcelona Clúster Nàutic esdevé una agrupació d'empreses i entitats públiques que pretén posicionar la ciutat com a referent del sector nàutic a la Mediterrània i al món, i assolir un nivell més alt de competitivitat i productivitat de tot el sector en benefici del conjunt de la ciutat. La integració dels organismes i les empreses vinculats al sector nàutic ha de permetre generar riquesa i benestar, consolidar el teixit industrial existent, atreure nova inversió i fomentar el coneixement en el sector marítim.

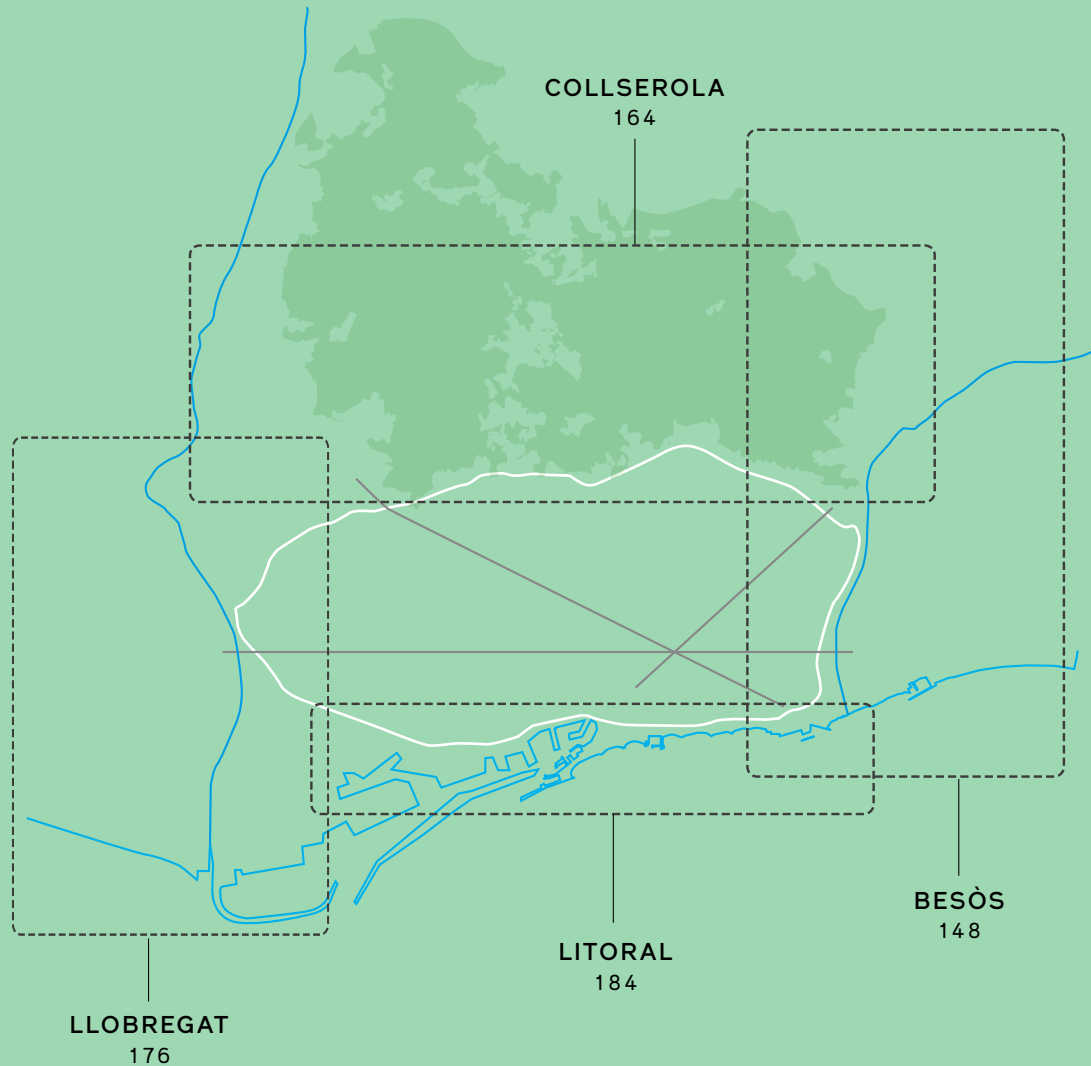
LES ESLORES > 24 m:  
LOCOMOTORES DE LA INDÚSTRIA NÀUTICA

- Taxes de gestió i regulació
- Assegurança
- Aprovisionament
- Amarrament i ports R&R
- Despesa feta per tripulació i passatgers
- Combustible
- Salaris tripulació
- Formació tripulació i formació mèdica
- Equips de comunicació i navegació



# TREBALLS

## TERRITORI RONDDES



La ciutat de Barcelona s'ha intentat descriure sovint amb els quatre topònims que encapçalen els quatre àmbits amb què s'estructura aquest apartat. Entre dos rius, entre el mar i la muntanya. Besòs, Collserola, Llobregat i Litoral. Topònims que en tancar el recorregut de les rondes es transformen, en certa manera, en topologia. La capacitat d'aquest territori d'estar sotmès a transformacions contínues i romandre, també en certa manera, inalterat, n'és la prova.

En tots quatre àmbits Barcelona Regional ha treballat al llarg d'aquests 25 anys, per separat i creuadament, des de disciplines diverses i a escales diverses que van des d'allò més estratègic de l'interrogant «Quin parc volem?», al més concret i material com la direcció i administració de les obres de recuperació del riu Besòs. Des de la negociació tècnica argumentada i de caràcter intensament administratiu del nou atermenament de la ZMT (Zona Marítim Terrestre), fins a la construcció del parc d'esculls, discreta guinda submergida del Fòrum, una de les transformacions en sòl urbà més intenses realitzades arreu. Des del seguiment de totes les actuacions infraestructurals i mediambientals del Pla Delta, fins al projecte executiu, tècnicament sofisticat, del nonat Zoo Marí. Des de la transversalitat i amplitud prospectiva de l'Agenda Besòs fins a l'*inacabable* seguiment dels successius estudis informatius i projectes constructius dels accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona. Des de l'intricat encaix dels històrics desajustos entre la realitat física i el planejament dels Barris de Muntanya, fins a la renovació del caràcter i espais del Port Olímpic, actualment sobre les taules...

Treballs en els quatre àmbits que configuren el *territori rondes*. Territori, així, en singular, i territori singular on Barcelona Regional ha bolcat –i bolca– esforços i esperances.

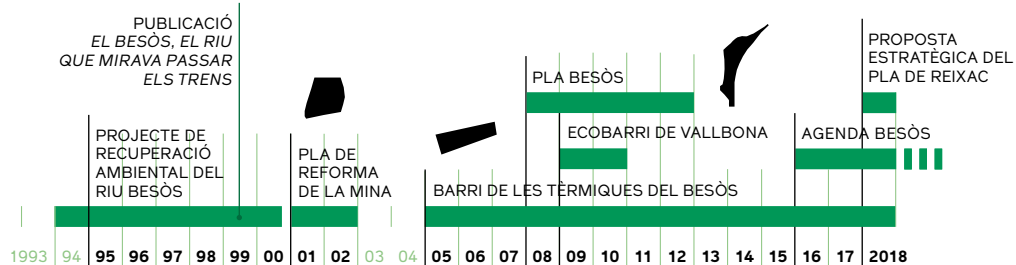


# BESÒS

El Besòs comprèn els municipis de Badalona, Montcada i Reixac, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet i els districtes de Nou Barris, Sant Andreu i Sant Martí de Barcelona. Es localitza al llarg de la conca baixa del riu Besòs, des del congost que forma al travessar la Serralada Litoral (incloent els estreps de Collserola i la Serralada de Marina) fins al seu pla deltaic i desembocadura al mar. Avui, al Besòs hi viuen pràcticament un milió de persones, el que representa el 30% de la població de l'àrea metropolitana de Barcelona. Amb una superfície de més de 80 km², el Besòs s'articula en 98 barris constituint el paisatge social més complex i divers de tota Catalunya.

Malgrat tenir elements geogràfics potencialment estructuradors, com són la plana litoral i la façana marítima, el propi riu Besòs, Collserola o la Serralada Marina, la manca d'una visió integrada del territori agreujada per una llarga història de creixements urbans desordenats, han fet que avui, malgrat les inversions i els projectes realitzats, el Besòs encara sigui un territori fragmentat i confús sense un projecte de desenvolupament urbà definit. No obstant, a mesura que la mirada metropolitana adquireix rellevància, territoris com el Besòs assoleixen elements de gran potencial gràcies a la seva centralitat i posició estratègica d'accessibilitat en relació a la gran regió metropolitana de Barcelona.

Històricament, Barcelona Regional ha tingut un paper clau al Besòs. La seva participació en plans i projectes de temporalitat i escala diversa com ara els treballs per la recuperació ambiental del riu Besòs, el Fòrum 2004, el PERI de la Mina, l'Ecobarri de Vallbona, el Pla Besòs o l'Agenda Besòs, entre d'altres, en són la prova.





## PROJECTE DE RECUPERACIÓ AMBIENTAL DEL RIU BESÒS

CLIENTS Consorci per la Defensa del Riu Besòs, Àrea Metropolitana de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de Montcada i Reixac, Ajuntament de Sant Adrià de Besòs i Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet  
PERÍODE 1995—2000 • ÀMBIT 10 km lineals

Va ser un dels primers treballs de Barcelona Regional, amb l'objectiu de recuperar un riu contaminat i un paisatge riberec degradat pels usos industrials i transformar-lo en un parc lineal que combina naturalesa amb activitat de lleure a l'aire lliure. Es tracta d'un projecte integral que comprèn diferents municipis, des de Montcada i Reixac fins a la desembocadura a Sant Adrià de Besòs, que inclou la reconstrucció d'aiguamolls, la construcció de nous accessos, ponts, carrils bici i espais de praderia per a activitats lúdiques.



1



2



3

L'actuació va incorporar la implantació de preses inflables, que generen un paisatge diferent i permeten la recuperació del cabal del canal central d'aigües baixes en cas de crescuda sobtada del riu. També es va incloure en la intervenció un nou sistema de control i alarma hidrològic i mediambiental, així com el soterrament de totes les línies d'alta tensió que discorrien per la llera del riu. Avui dia, el Parc Fluvial del Besòs constitueix l'espai d'esbarjo i la zona verda més important de tot l'àmbit del Besòs.

La recuperació va tenir dues fases. La primera comprenia una longitud de 6,2 km. Al primer tram, a Montcada, envoltat d'un entorn menys urbanitzat, es van implantar als marges laterals zones de canyissars per al tractament terciari de les aigües residuals procedents de la planta depuradora. D'aquesta manera es va recuperar l'ecosistema fluvial, i la restauració paisatgista de la llera. En un segon tram, a Santa Coloma de Gramenet i Barcelona, absolutament urbà, es va crear un parc fluvial als dos marges amb zones de gespa i carrils bici. També es van reordenar urbanísticament els passeigs fluvials paral·lels al riu, fora de la llera, fet que va donar lloc a un passeig de ribera integrat en l'espai fluvial.



## PROJECTE DE RECUPERACIÓ AMBIENTAL DEL RIU BESÒS

La segona fase, que correspon al tram final de tres quilometres inclou la desembocadura del riu al mar. L'actuació era similar al tram anterior de caràcter urbà, i es van recuperar els sectors de la llera per a l'oci ciutadà. A la zona de la desembocadura es va dur a terme un tractament de naturalització i creació de zones vegetació helofítica i d'ambients salobres que, juntament amb la recuperació de la platja de la desembocadura, va permetre una millora de les condicions ambientals per a les aus limícoles i marines. En definitiva, es tractava d'aconseguir un tram final amb les característiques de les desembocadures dels rius mediterranis, on la relació entre mar, aportació de sediments i entrada d'aigua salada estan en equilibri amb les aportacions fluvials.

El conjunt d'aquest projecte ha rebut diferents premis tant a Espanya com a Europa al millor projecte de recuperació mediambiental, com són la menció al Premi Europeu de l'Espai Públic Urbà (2002), concedit pel Centre de Cultura Contemporània de Barcelona amb la col·laboració de l'Institut Français d'Architecture (París), el Nederlands Architectuurinstituut (Rotterdam), The Architecture Foundation (Londres) i l'Architekturzentrum Wien (Viena), o la Menció al Premi de Construcció als Premis Construmat 2001 per la innovació tecnològica.

PUBLICACIÓ *EL BESÒS, EL RIU QUE MIRAVA PASSAR ELS TRENS*

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 1999



Es tracta d'un llibre escrit per Patricia Gabancho i il·lustrat amb fotografies de Colita, on s'explica, com si fos una novel·la la història de cinc ciutats (Montmeló, Montcada i Reixac, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs i Barcelona) i la recuperació del riu Besòs. És la història de com ha sigut possible projectar col·lectivament una nova oportunitat per que els ciutadans redescobreixin el riu i les ciutats reinventin la seva relació amb ell.

AUTORES Patricia Gabancho, Colita  
EDITORIAL Ajuntament de Barcelona  
EDICIÓ Barcelona, 1999  
ISBN 84-7609-925-8  
IDIOMA Català

TAGS

OBJECTIU  
Comunicar

152

Aigua, Espai públic, Litoral,  
Medi ambient, Paisatge, Urbanisme

## PLA DE REFORMA DE LA MINA

CLIENTS Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2001—2002 • ÀMBIT 25 ha

La Mina és un barri construït a final dels anys seixanta per donar habitatge als ocupants de les anomenades barraques de la ciutat de Barcelona. Era un barri d'entre 11.000 i 13.000 habitants, amb nombroses problemàtiques socials i on la relació de convivència dins del mateix barri era difícil. Es tracta d'una intervenció urbanística de gran complexitat, ja que intenta trencar alguns dels tòpics que han alimentat una llarga, controvertida i no resolta discussió sobre la densitat com a factor generador de problemes, la relació entre les qüestions urbanístiques i socials, i la posició dels equipaments col·lectius en marcs socials desestructurats, entre d'altres.



Es va fer una aproximació integral, amb tres vessants: una aproximació sociològica, una aproximació a l'edificació i una altra urbanística. El resultat va ser una proposta de transformació del barri estructurat espacialment sobre una rambla com espai central de relació urbana, així com nous equipaments de ciutat i habitatges per acollir nous habitants, tot ampliant lleugerament l'àmbit territorial. També es van millorar aspectes arquitectònics dels edificis que havien dificultat la convivència als diferents nuclis d'escala. Els processos de remodelació es pogueren desenvolupar intensament fins a la crisi del 2008, quan el procés de millora es va alentir.

Definida l'estratègia, pel desenvolupament dels treballs, BR va incorporar la col·laboració de la Fundació Pere Tarrés, la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) i un equip d'urbanistes externs.

OBJECTIU  
Reflexionar, Planificar

153

Espai públic, Habitatge, Mobilitat, Urbanisme

TAGS



**BARRI DE LES TÈRMIIQUES DEL BESÒS**

CLIENTS Consell Comarcal del Barcelonès, Endesa, Banco de Santander, Consorci del Besòs, Ajuntament de Badalona i Ajuntament de Sant Adrià de Besòs • PERÍODE 2005—Actualitat  
 ÀMBIT 28 ha, 1 km de front litoral

L'àmbit de les Tèrmiques, ubicat en els municipis de Sant Adrià del Besòs i Badalona, és l'última gran peça del front litoral metropolità que falta per transformar. A partir de la finalització de les activitats industrials i de generació d'energia que s'hi desenvolupaven, va sorgir l'oportunitat de que Sant Adrià de Besòs pogués obrir-se al mar i Badalona completés el seu front litoral.



TAGS

Espai públic, Estratègia urbana, Habitatge, Infraestructures, Litoral, Mobilitat, Paisatge, Qualitat ambiental, Urbanisme



ESCENARIS D'ORDENACIÓ

Des de l'any 2005 Barcelona Regional ha treballat en l'elaboració i coordinació de diferents estudis, entre els quals destaquen els de la recuperació i consolidació de la platja, la valoració de l'estat constructiu de les xemeneies, les infraestructures de servei, la mobilitat, el medi ambient, els aspectes econòmics de l'operació urbanística, etc. Tots ells amb l'objectiu de comptar amb el coneixement i les eines necessàries per desenvolupar diferents alternatives d'ordenació. Els principals objectius que plantegen aquestes alternatives són la connexió i continuïtat de l'àmbit amb els teixits residencials i d'activitat econòmica de l'entorn, prioritant una major permeabilitat cap al mar, la integració del patrimoni industrial compost per les tres xemeneies i la nau de turbines com a elements importants del paisatge metropolità, la definició d'un barri mixt on les activitats econòmiques tinguin un paper rellevant per a generar un pol d'atracció que ajudi a la transformació, tenir una especial cura sobre els elements naturals de l'entorn (la desembocadura del riu i la platja) i preveure els espais lliures i dotacions adequades.



## ECOBARRI DE VALLBONA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2009—2010 • ÀMBIT 33 ha

L'àmbit de Vallbona, al nord de Barcelona, era l'única ARE (àrees residencials estratègiques) que la Generalitat de Catalunya preveia construir a la ciutat. Les ARE foren uns instruments creats per la Generalitat de Catalunya amb l'objectiu de tramitar de forma urgent sòl per la construcció d'habitatge assequible. El projecte inicial, amb Barcelona Regional com oficina tècnica i mitjançant un procés de participació ciutadana amb entitats del barri de Vallbona i de Nou Barris, va ser reformulat incorporant en el seu disseny criteris d'ordenació que tenien en compte l'optimització dels sistemes passius d'estalvi energètic i dels recursos naturals.

L'ecobarri de Vallbona projectava la construcció d'un nou barri de més de 2.000 habitatges millorant la connexió amb els seus entorns, i potenciant-ne les singularitats paisatgístiques i ambientals de l'entorn. Com a mesures per a un millor comportament ambiental es consideraven, entre altres, un sistema centralitzat de generació de fred i calor a partir d'energia renovable mitjançant l'aprofitament del conjunt de les cobertes del barri. En relació a l'aigua i al cicle de l'aigua es preveia un sistema complex que considerés la recuperació d'aigua de pluja, la utilització d'aigua del freàtic i la implementació de sistemes d'aigües grises. Alhora, el model d'ocupació permetia el manteniment de gran part dels sòls agrícoles existents i preveia grans reserves de sòl per a dotacions i espais lliures.





**PLA BESÒS**

CLIENTS Consorci del Besòs, Consell Comarcal del Barcelonès, Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de Montcada i Reixac, Ajuntament de Sant Adrià de Besòs i Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet  
PERÍODE 2008—2012 • ÀMBIT 850 ha



El Pla Besòs tenia la finalitat de proposar de manera compartida pels municipis del Besòs un conjunt de propostes infraestructurals i dotacionals. El Pla integrava diversos projectes ja previstos, donant-hi coherència territorial, i a la vegada en proposava de nous. L'objectiu era transformar el riu en un eix urbà que vertebrés tot el territori del seu entorn, incorporant una visió interdisciplinària en el seu disseny i una perspectiva de planificació a mitjà i llarg termini.

OBJECTIU  
Reflexionar, Planificar

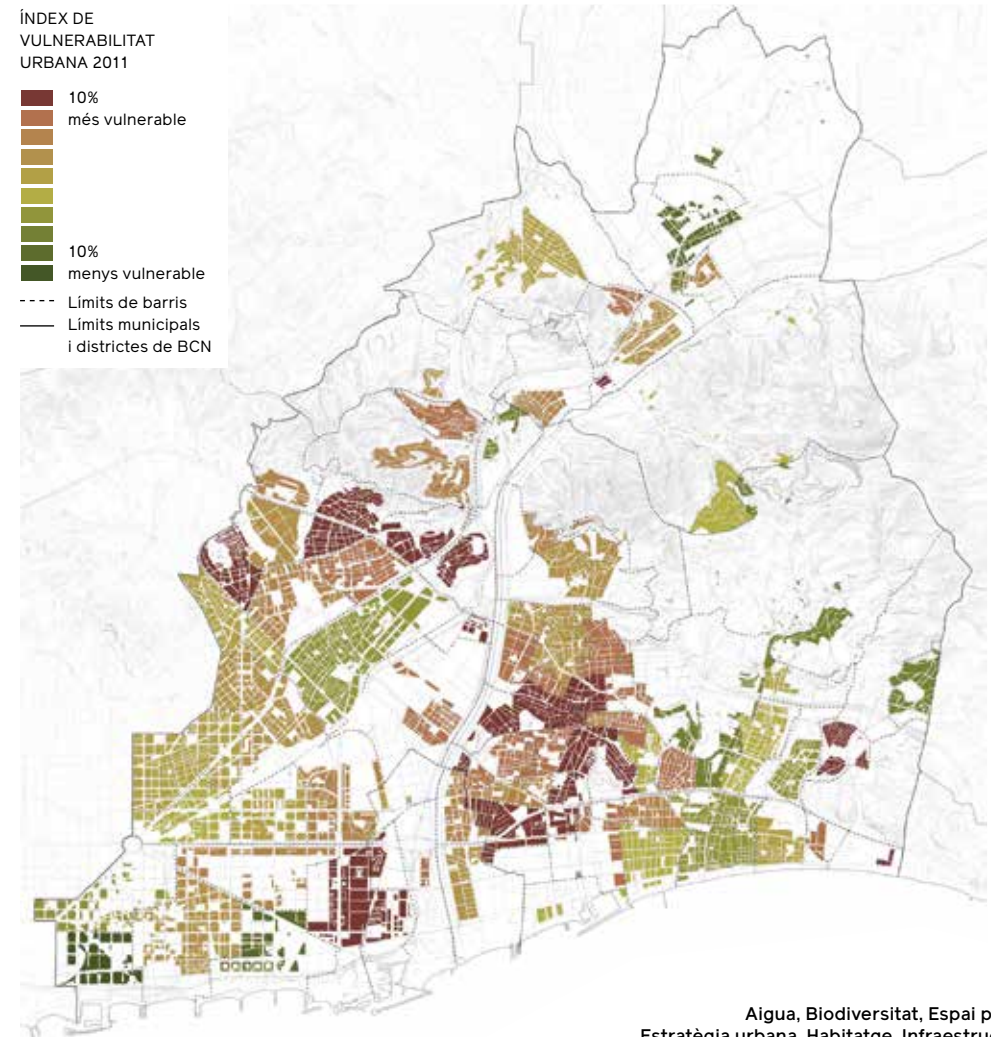
TAGS  
Aigua, Biodiversitat, Espai públic, Infraestructures, Litoral, Medi ambient, Mobilitat, Projectes urbans, Qualitat ambiental, Urbanisme

158

**AGENDA BESÒS**

CLIENTS Consorci del Besòs, Ajuntament de Badalona, Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de Montcada i Reixac, Ajuntament de Sant Adrià de Besòs i Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet  
PERÍODE 2016—Actualitat • ÀMBIT 81 km<sup>2</sup>

L'Agenda Besòs és el darrer document estratègic que Barcelona Regional ha redactat sobre l'àmbit del Besòs. En l'encàrrec, realitzat pel Consorci del Besòs i on Barcelona Regional ha estat l'oficina tècnica, també hi han participat l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans (IERMB) i l'Institut de Govern i Polítiques Públiques (IGOP) de la Universitat Autònoma de Barcelona.



OBJECTIU  
Observar, Reflexionar, Planificar

TAGS  
Aigua, Biodiversitat, Espai públic, Estratègia urbana, Habitatge, Infraestructura, Litoral, Mobilitat, Medi ambient, Qualitat ambiental, Paisatge, Projectes urbans, Resiliència, Urbanisme, Urbanisme inclusiu

159



2

**VISIÓ ESTRATÈGICA**

**10 OBJECTIUS**

1. IDENTITAT COMPARTIDA
2. VULNERABILITAT
3. FORMACIÓ
4. HABITATGE
5. ACCESSIBILITAT
6. INFRAESTRUCTURES
7. QUALITAT AMBIENTAL
8. CONEIXEMENT
9. ASSOCIACIONISME
10. GOVERNANÇA

**50 LÍNIES  
ESTRATÈGIQUES**

**PLA D'ACCIÓ**

**5 EIXOS D'ACCIÓ**

**EIX D'ACCIÓ 1**  
IMPULSAR LA INFRAESTRUCTURA VERDA-BLAVA DEL BESÒS

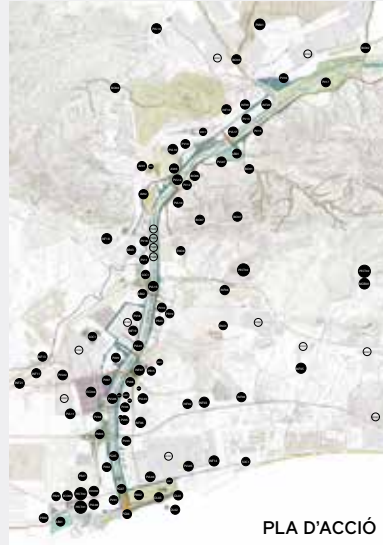
**EIX D'ACCIÓ 2**  
DISSENYAR LES VORES DEL BESÒS: PROJECTE VORES

**EIX D'ACCIÓ 3**  
REGENERACIÓ DEL SÒL INDUSTRIAL

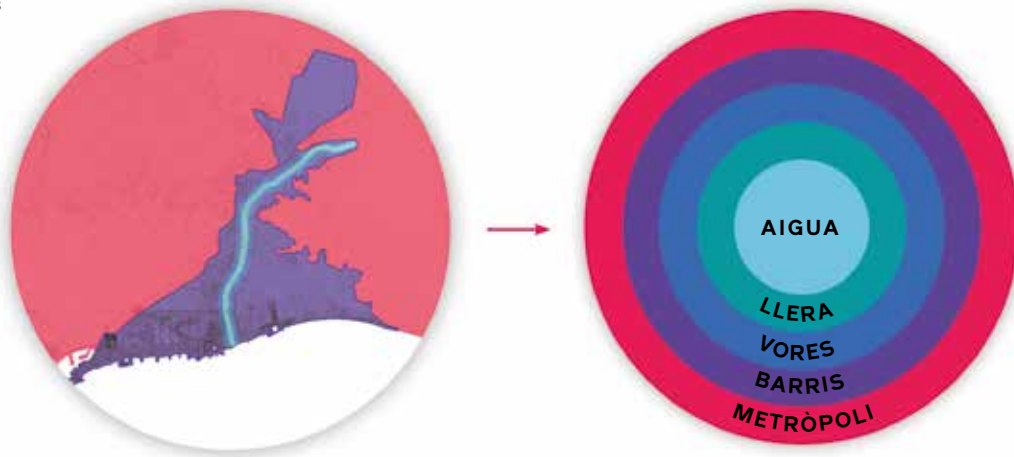
**EIX D'ACCIÓ 4**  
REDUIR LA VULNERABILITAT URBANA DELS BARRIS DEL BESÒS

**EIX D'ACCIÓ 5**  
IMPULSAR NODS DE CONEIXEMENT I ACTIVITAT PRODUCTIVA I COOPERATIVA

**130 PROJECTES**



3



1. PLÀNOL D'ÍNDEX DE VULNERABILITAT URBANA (IERMB, 2016)  
2. ESQUEMA. VISIÓ ESTRATÈGICA I PLA D'ACCIÓ

3. PLA D'ACCIÓ A CINQ ESCALES D'INTERVENCIÓ: L'AIGUA, LA LLERA, LES VORES DEL RIU, ELS BARRIS I LA METRÒPOLI

4



Amb la implicació dels equips tècnics i polítics dels cinc municipis del Besòs, Barcelona, Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Montcada i Reixac i Sant Adrià de Besòs, l'Agenda consensua una estratègia compartida que aposta pel desenvolupament urbà de tot aquest àmbit aquests propers anys. Un procés de treball conjunt que ordena les iniciatives i els recursos existents i prioritza projectes amb l'objectiu principal de millorar la qualitat de vida dels veïns i veïnes del Besòs, generant noves oportunitats econòmiques i d'ocupació. Una estratègia on es proposen desplegar polítiques socials de manera conjunta, i s'articulin dinàmiques de col·laboració i projectes compartits al territori.

En aquest sentit, el Pla d'acció que s'incorpora a l'Agenda proposa un conjunt de 130 projectes, accions i activitats ordenades segons cinc escales d'intervenció: l'aigua, la llera i la vora del riu, els barris i la metròpoli.

5



4. VISTA PANORÀMICA DE LA DESEMBOCADURA  
5. ACTIVITAT AL PARC FLUVIAL



**PROPOSTA ESTRATÈGICA PER AL PLA DE REIXAC**

CLIENT Ajuntament de Montcada i Reixac • PERÍODE 2017—2018 • ÀMBIT 450 ha

El Pla de Reixac es localitza entre els municipis de Montcada i Reixac, Santa Perpètua de la Mogoda i Ripollet i confrontant amb la Llagosta i Barberà del Vallès. Es tracta d'un espai obert d'unes 450 ha, una de les zones agrícoles de secà més importants de l'entorn metropolità a cavall de l'àrea metropolitana de Barcelona i el Vallès. En aquest sentit, des de l'Ajuntament de Montcada i Reixac s'ha demanat a l'AMB que mitjançant Barcelona Regional formuli una proposta de caràcter estratègic on s'explorin les possibilitats que garanteixin la preservació dels valors de l'àmbit i dibuixi una estratègia per a aquest gran espai. En resum, una anàlisi i diagnosi multiescalar de l'espai i una definició d'un escenari marc per al futur del pla de Reixac.



**PROTEGIR: UN ESPAI OBERT DE QUALITAT**

Protecció multi-escalar de l'espai que asseguri la preservació dels seus valors per tal que esdevingui un espai obert de qualitat, restaurat i sense impactes que posin en risc els seus valors així com les potencialitats d'ús públic i gaudi dels seus ciutadans.



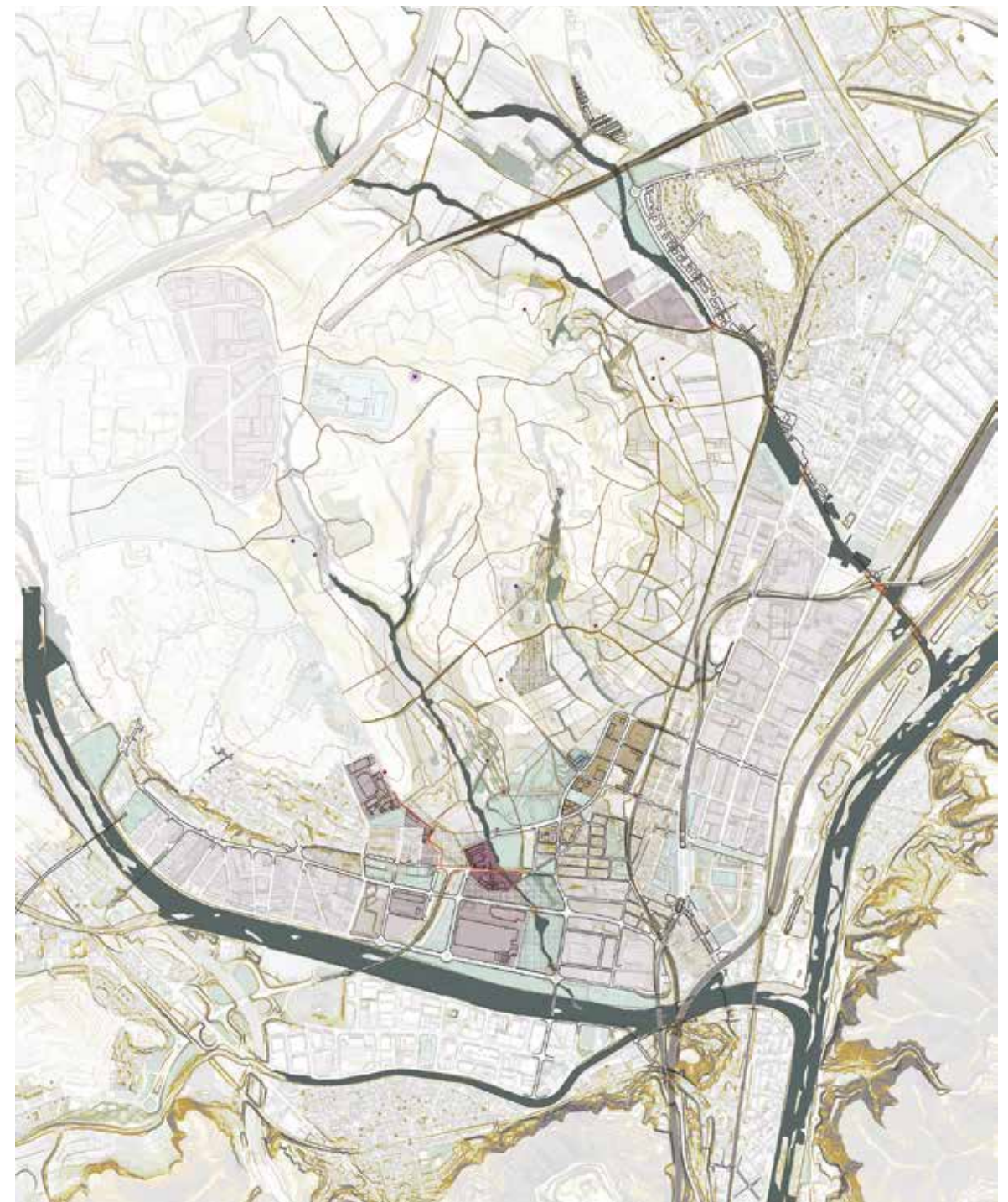
**ACTIVAR: UN ESPAI OBERT METROPOLITÀ**

Activar el Pla de Reixac com a parc urbà metropolità, creant un projecte conjunt, integrat al territori, connectat amb l'exterior i en context amb els altres grans espais metropolitans i vallesans.



**DOTAR: RECURSOS ECONÒMICS I DE CONEIXEMENT**

Assegurar una gestió sostenible de l'espai, és clau per tal de poder garantir la seva protecció i les accions que es pretenen dur a terme per tal de convertir-lo en un parc metropolità.

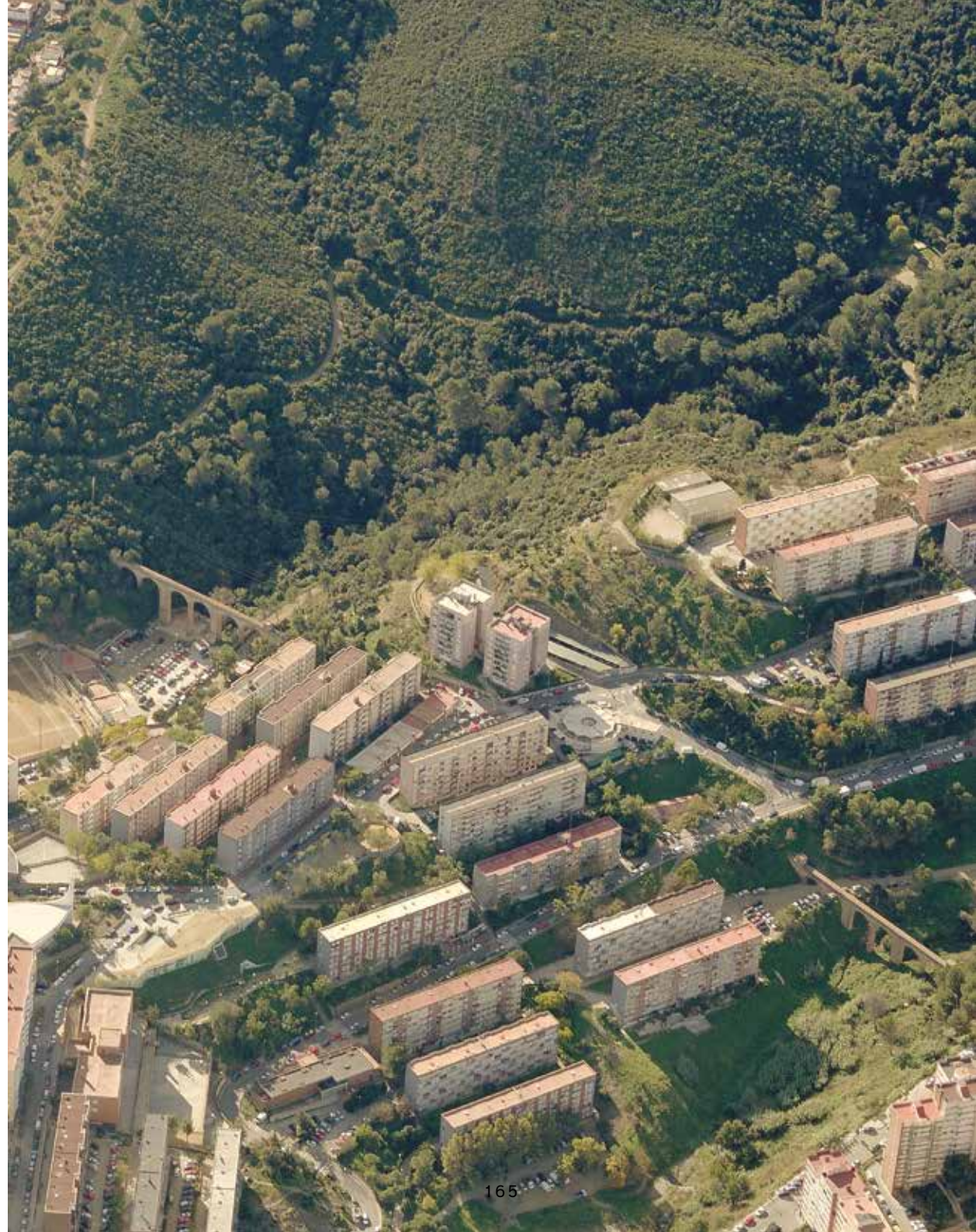
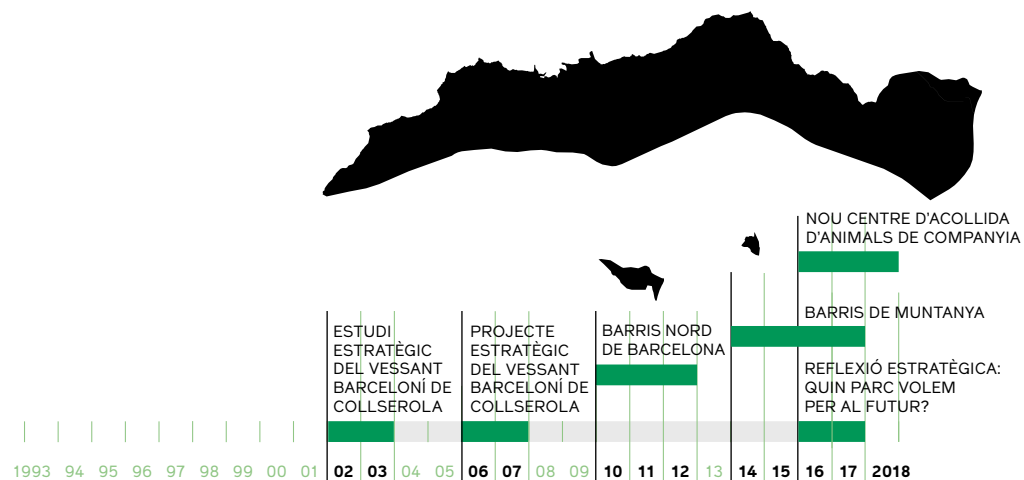




# COLLSEROLA

El massís de Collserola és una peça clau en la matriu territorial de la metròpoli, un element estratègic per a la preservació de la biodiversitat i dels ecosistemes, i un àmbit singular per la seva ubicació al bell mig de l'entorn metropolità. Alhora, Collserola, declarat Parc Natural l'any 2010, és un gran espai natural de proximitat, on milions de persones poden gaudir d'un parc de milers d'hectàrees a la vora de casa. Aquesta proximitat als sistemes urbans constitueix part de la seva enorme vàlua. No obstant, també provoca una elevada pressió: Collserola pateix fragmentació i aïllament per les infraestructures viàries, ferroviàries, línies elèctriques, entre d'altres, i per desenvolupaments urbans i usos periurbans que creuen i voregen el Parc i que tensionen els seus valors. Molts d'aquests serveis, infraestructures i equipaments són, alhora, fonamentals pel funcionament de la metròpoli.

Les fortes tensions urbanes a les quals està sotmès el massís comprometen la seva funcionalitat ecològica, pel fet que existeix una elevada freqüentació que no es combina amb una consciència col·lectiva dels seus valors ambientals i de la seva importància per a la salut i el metabolisme de la ciutat. Per garantir la seva preservació, cal assegurar que es produeixen els processos ecològics, evitar la fragmentació i aïllament d'aquest espai amb la resta d'espais oberts de l'entorn metropolità, i compatibilitzar-ho amb l'ús de lleure i oci ciutadà.





## ESTUDI ESTRATÈGIC DEL VESSANT BARCELONÍ DE COLLSEROLA

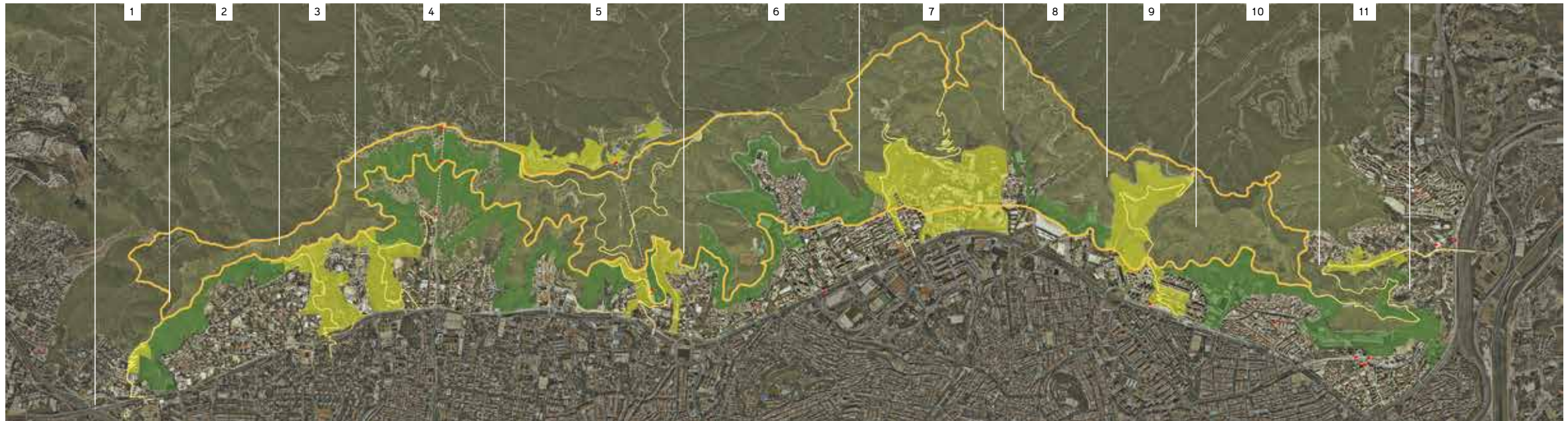
CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2002—2003 • ÀMBIT 1.600 ha

Fruit d'un conveni entre l'Ajuntament de Barcelona i el Consorci del Parc de Collserola, l'any 2002 es va plantejar la necessitat d'una reflexió sobre el conjunt de processos de desenvolupament urbà que es donaven en el vessant barceloní de la serra de Collserola. L'estudi establí un model on s'apostava cap a una relació coherent entre el parc i la ciutat tenint en compte les respectives dinàmiques internes i a partir dels diversos condicionants existents. L'equip de treball d'aquest projecte tenia un caràcter multidisciplinari i estava format per tècnics del Consorci del Parc de Collserola, del Sector d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, de la Universitat Autònoma de Barcelona i de Barcelona Regional.

## PROJECTE ESTRATÈGIC DEL VESSANT BARCELONÍ DE COLLSEROLA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2006—2007 • ÀMBIT 1.600 ha

Treball que dona continuïtat a l'Estudi estratègic del vessant barceloní de Collserola formalitzant una proposta per integrar la serra de Collserola a la ciutat de Barcelona i resoldre la definició de la franja de muntanya de la ciutat. Amb aquesta finalitat el projecte proposa un límit que va més enllà de la traça única i reconeix un espai d'amortiment, un espai de transició on conviuen i es reconeixen els dos sistemes, l'urbà i el natural, i on la gestió i els usos estiguin definits. El projecte formalitza l'estructura d'aquest espai a partir d'un model d'ordenació al llarg de tot el vessant.



### MODEL D'ORDENACIÓ

- Passeig de muntanya
- Passeig de muntanya (subcircuit)
- Itinerari d'enllaç
- Principal accés en transport públic
- Franja de contacte
- Àmbit d'enllaç
- ◆ Estació de metro, funicular o ferrocarril

1. Cervantes | Sant Pere el Màrtir  
Àmbit d'enllaç

2. Sant Pere el Màrtir | Pearson  
Franja de contacte

3. Oreneta | Sentmenat  
Àmbit d'enllaç

4. Vallvidrera | Bellesguard | Torre de Vilana  
Franja de contacte

5. Tibidabo  
Àmbit d'enllaç

6. Pentitents | Sant Genís  
Franja de contacte

7. Montbau | Vall d'Hebron | Horta  
Àmbit d'enllaç

8. Cotxeres  
Franja de contacte

9. Vall de Sant Llàtzer  
Àmbit d'enllaç

10. Canyelles | Roquetes  
Franja de contacte

11. Torre Baró  
Àmbit d'enllaç

OBJECTIU  
Observar, Reflexionar

166

TAGS

Biodiversitat, Espai públic,  
Estratègia urbana, Medi ambient, Mobilitat,  
Paisatge, Qualitat ambiental, Urbanisme

OBJECTIU  
Reflexionar, Projectar

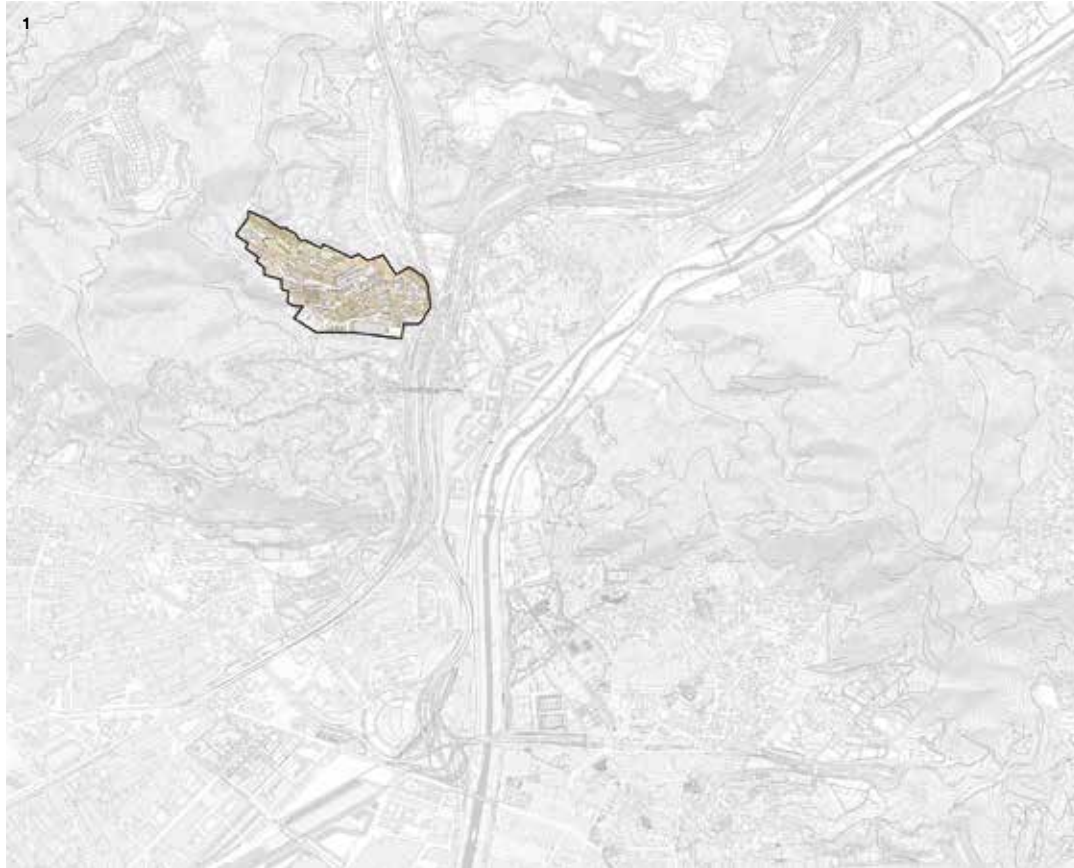
167

TAGS

Biodiversitat, Espai públic, Estratègia urbana,  
Medi ambient, Mobilitat, Paisatge,  
Qualitat Ambiental, Urbanisme

## CRITERIS D'ORDENACIÓ DELS BARRIS NORD DE BARCELONA CIUTAT MERIDIANA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2010—2012 • ÀMBIT 35,50 ha



Barcelona Regional va rebre l'encàrrec de l'Ajuntament de Barcelona per desenvolupar una proposta d'actuació al barri de Ciutat Meridiana. El desenvolupament de la Llei de Barris havia suposat un punt d'inflexió en les polítiques urbanes a Catalunya i l'encàrrec partia de la premissa que calia replantejar l'estratègia d'intervenció implementada al barri fins aquell moment. Per altra banda, l'arribada de la crisi econòmica obligava a replantejar els mecanismes d'actuació pública tenint en compte la seva eficiència.

TAGS

Espai públic, Estratègia urbana,  
Habitatge, Urbanisme

La proposta va desenvolupar una estratègia conjunta que integrava i coordinava totes aquelles actuacions previstes al barri, en la línia de la perspectiva integral del fet urbà que plantejava la Llei de Barris, amb actuacions coordinades en l'àmbit físic, social, econòmic i mediambiental. El treball també apostava per una intervenció des de diverses escales d'actuació i amb el consens dels diversos agents del territori, fossin els diferents nivells de l'administració o el mateix teixit comunitari.

2





NOU CENTRE D'ACOLLIDA D'ANIMALS DE COMPANYIA DE BARCELONA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2014—2017 • ÀMBIT 60.390 m<sup>2</sup>



El Centre d'Acollida d'Animals de Companyia de Barcelona és un equipament gestionat per l'Ajuntament de Barcelona encarregat de l'atenció integral dels animals en adopció. L'encàrrec del treball consisteix en la formalització d'un nou centre a Montcada i Reixac, dins dels límits del Parc Natural de Collserola.

La proposta arquitectònica es fa ressò de tots els condicionants topogràfics, hidrogràfics i d'infraestructures preexistents de la parcel·la i s'estructura en dos àmbits clarament diferenciats: d'una banda, l'edificació principal (àrees d'administració, de públic, de personal, veterinària, magatzems i serveis, entre altres), que es resol en una edificació compacta de dues plantes semisoterrades, tot adaptant-se a la topografia amb la voluntat de no manifestar el volum construït per sobre de la carretera d'accés. Les seves cobertes es preveuen amb tractament vegetal en continuïtat amb la vegetació arbustiva que hi ha. De l'altra, en un àmbit extensiu amb franges d'edificació d'una certa alçària on s'ubica el programa d'instal·lacions per animals. Barcelona Regional també ha redactat els documents de caràcter urbanístic i ambiental necessaris per a la seva tramitació.

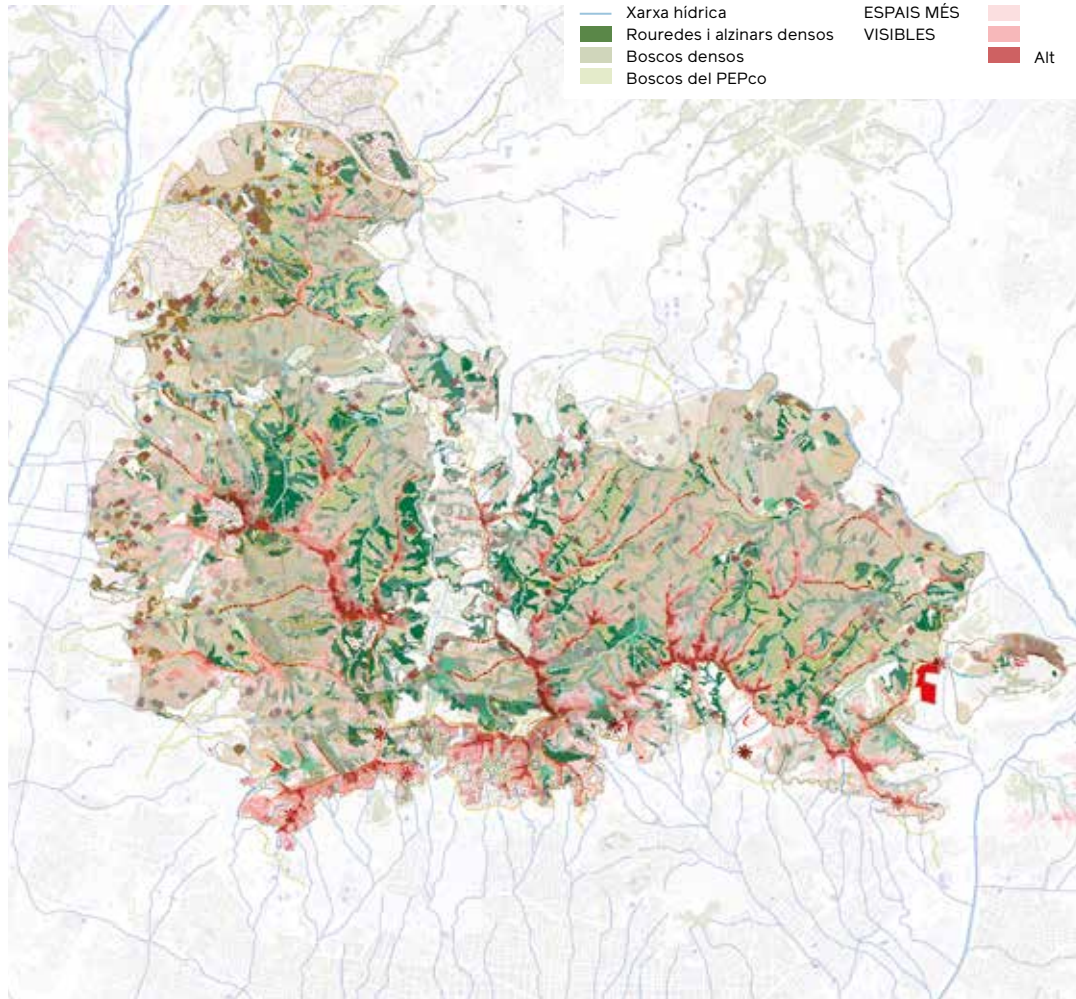




## REFLEXIÓ ESTRATÈGICA: QUIN PARC VOLEM PER AL FUTUR?

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2016—2017 • ÀMBIT 8.295 ha

La declaració de Collserola com a Parc Natural l'any 2010 (Parc Natural de la Serra de Collserola) suposa la necessitat de l'actualització del Pla Especial d'Ordenació i de Protecció del Medi Natural del Parc de Collserola (PEPCo), aprovat l'any 1987. L'Àrea Metropolitana de Barcelona ha redactat el Pla Especial Protecció del Medi Natural de Collserola (PEPNat), actualment en tramitació. Aquest nou pla especial responia a un model de parc que es vol pel futur consensuat entre els 11 municipis que el conformen.



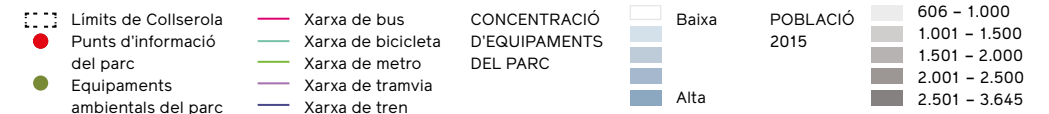
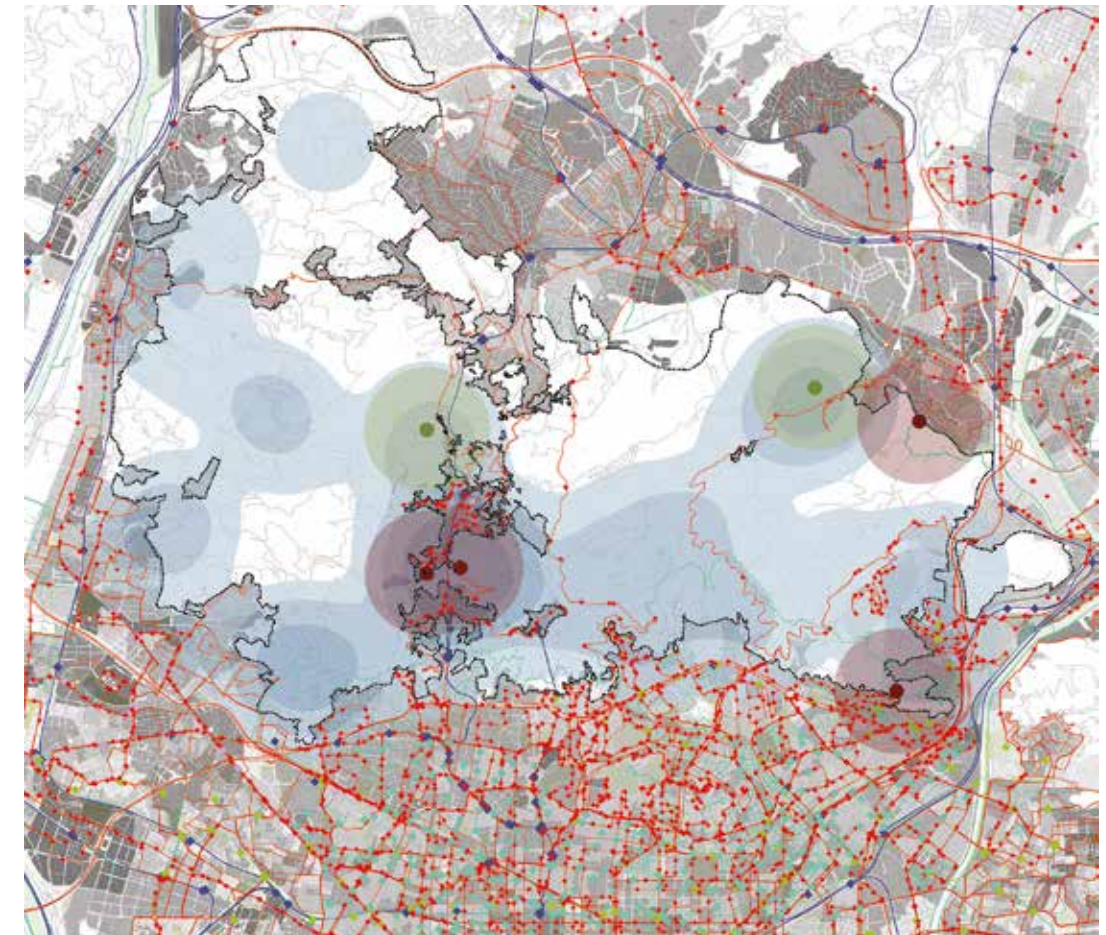
TAGS

OBJECTIU  
Reflexionar

172

Biodiversitat, Espai públic, Estratègia urbana, Estratègia territorial, Medi ambient, Mobilitat, Paisatge, Qualitat ambiental, Resiliència, Urbanisme

Barcelona Regional, per encàrrec de l'Ajuntament de Barcelona, ha elaborat un document que defineix el posicionament de Barcelona respecte el model de parc. El model proposat s'assenta sobre tres idees: protegir els valors d'aquest espai tan singular, valuós i tensionat; convertir-lo en un parc per a tothom, és a dir, fer de Collserola un espai que aculli les necessitats de natura de tots els ciutadans, amb diferents motivacions per a visitar-lo, però sense potenciar encara més la massificació; i, per últim, dotar Collserola amb més recursos per desenvolupar els objectius estratègics, fer front a la pressió antròpica i els riscos ambientals, i resoldre la complexitat de la seva gestió que s'ha anat fent cada vegada més aguda.



1. ELEMENTS CONFIGURADORS DEL PAISATGE DE COLLSEROLA

173

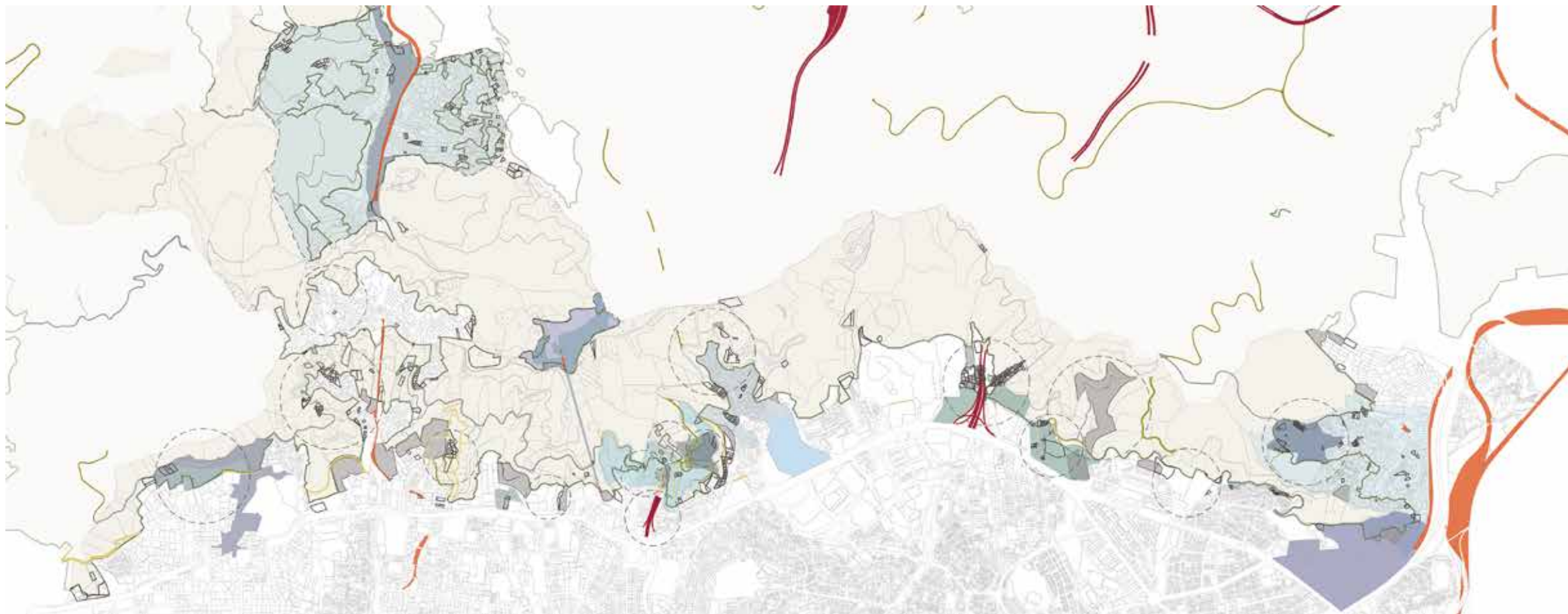
2. EQUIPAMENTS DEL PARC EN RELACIÓ AL TRANSPORT PÚBLIC I DENSITAT DE POBLACIÓ A L'ENTORN DEL PARC



**BARRIS DE MUNTANYA**

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2016—2018 • ÀMBIT 1,600 ha

Al vessant barceloní de Collserola hi ha diferents àmbits que històricament han estat motiu de debat, principalment per la seva complexa situació urbanística: assentaments amb afectacions urbanístiques i per consegüent amb alguns dèficits importants, grans reserves viàries i ferroviàries que avui dia segurament no es desenvoluparan i desajustos entre la realitat física i el planejament. Barcelona Regional ha fet una anàlisi de tot aquest àmbit denominat Barris de Muntanya, que inclou gran part de l'espai funcional de la vessant, per tal de definir una visió global i coherent amb el model de parc natural, i que pugui donar resposta a aquests problemes històrics.

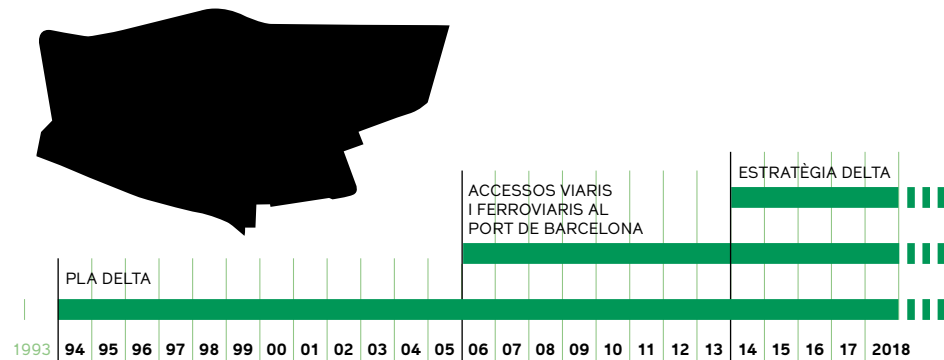


- Reserves viàries
- Reserves ferroviàries
- Reserves viàries locals sense executar
- Fores d'ordenació i afectacions
- Sectors de plantejament
- Límits Parc Collserola



# LLOBREGAT

El Delta del Llobregat és un àmbit estratègic des del punt de vista ambiental, amb elements d'un elevat valor ecològic i sistèmic, sobre el que s'ha conformat un territori clau en termes productius, logístics i infraestructurals. En aquest entorn es troben localitzades les principals infraestructures logístiques del país: el Port de Barcelona, l'Aeroport del Prat i les principals terminals intermodals de mercaderies. Al voltant d'aquest àmbit s'hi concentra també més de la meitat del sòl productiu de l'àrea metropolitana, amb el Polígon de la Zona Franca com a principal referent. Com a espais fonamentals de la matriu ecològica de la metròpoli ubicats a l'entorn de la desembocadura del riu Llobregat, cal destacar les zones humides, que acullen una elevada diversitat faunística i d'hàbitats i estan protegides per diversos instruments normatius, el Parc Agrari, que cobreix una superfície de més de 3.000 ha repartides entre 13 municipis, i l'aqüífer del Delta del Llobregat, una reserva hídrica de gran importància pels municipis de l'entorn, inclosa Barcelona. En aquest àmbit, Barcelona Regional desenvolupa projectes de diferent caràcter per molts dels principals operadors d'aquest àmbit.





**PLA DELTA**  
 ORDENACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES DEL DELTA DEL LLOBREGAT

CLIENTS Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i Ajuntament del Prat de Llobregat  
 PERÍODE 1994—2009—Actualitat • ÀMBIT 4.000 ha



A la dècada dels noranta s'inicià una profunda transformació de tot l'àmbit de la desembocadura del riu Llobregat a través d'un conjunt d'actuacions coordinades i finançades per l'Estat espanyol, la Generalitat de Catalunya i els Ajuntaments de Barcelona i el Prat de Llobregat. Aquesta concertació institucional, coneguda genèricament com a Pla Delta, es concretava en un conjunt d'actuacions com ara les ampliacions del port i de l'aeroport, els nous accessos ferroviaris i viaris al port i l'aeroport, el desviament del tram final del riu Llobregat i la construcció de la planta depuradora d'aigües residuals de la meitat sud de Barcelona i de l'àrea metropolitana.

Barcelona Regional fou el representant tècnic de l'Ajuntament de Barcelona a les comissions de seguiment de les actuacions i participà extensament en l'elaboració de diferents projectes, com foren: el desenvolupament de la Zona d'Activitats Logístiques del Port, la proposta del costat terra de l'aeroport (és a dir, la futura Ciutat Aeroportuària), la definició de la localització de la tercera pista de l'aeroport (que desbloquejava el projecte), el desviament del riu, la depuradora del Prat de Llobregat, la integració de la Pota Sud al Prat i les discussions sobre els accessos ferroviaris i viaris al port. En l'actualitat, Barcelona Regional participa a la taula tècnica del seguiment ambiental de les infraestructures del Delta del Llobregat i manté i actualitza les bases d'informació en relació a les infraestructures de servei de tot aquest gran àmbit.

TAGS

Aigua, Energia, Estratègia territorial, Infraestructures,  
 Litoral, Metabolisme urbà, Mobilitat,  
 Qualitat ambiental, Urbanisme



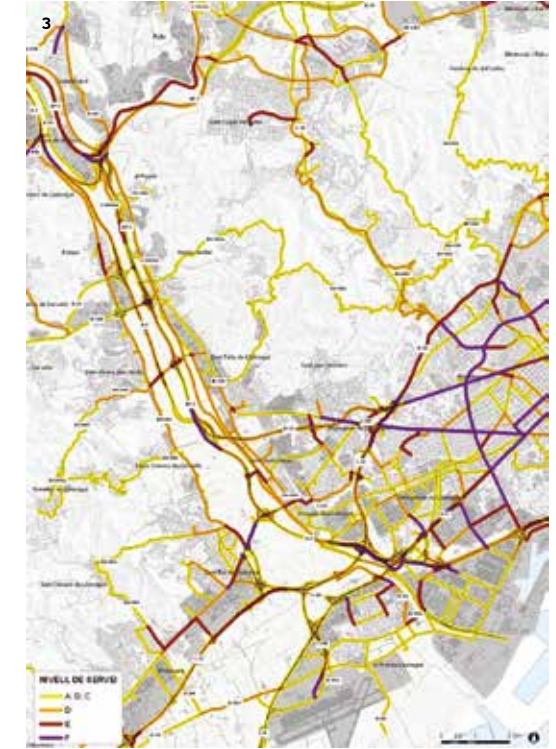




## ACCESSOS VIARIS I FERROVIARIS AL PORT DE BARCELONA

CLIENTS Port de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, Ajuntament del Prat de Llobregat i Àrea Metropolitana de Barcelona • PERÍODE 2006—Actualitat

L'ampliació sud del Port de Barcelona fa necessària l'execució d'uns accessos viaris i ferroviaris que donin servei a les mercaderies de tot l'àmbit conformat pel propi port, les ZAL (Zona d'activitats logístiques) i el polígon de la Zona Franca. L'accessibilitat d'aquest entorn ha de quedar garantida mitjançant uns nous accessos que permetin la comunicació amb la resta de la regió metropolitana i més enllà. Des de l'any 2006, Barcelona Regional realitza el seguiment dels accessos viaris i ferroviaris, fent la interlocució tècnica amb el Ministeri de Foment i d'altres administracions i agents competents. Aquest seguiment ha inclòs l'anàlisi dels projectes constructius, l'elaboració de propostes viàries i ferroviàries alternatives, l'estudi dels accessos provisionals, la compatibilitat entre els serveis existents i les diferents infraestructures i terminals, i l'estudi de la connexió entre els dos costats de l'antiga llera del Llobregat, entre d'altres.



1. ESTUDI DE MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT VIÀRIA PER EL TRANSPORT DE MERCADERIES. IMPLEMENTACIÓ DE CARRILS SEGREGATS PER A VEHICLES PESANTS AL CORREDOR DEL DELTA DEL LLOBREGAT. ABRIL 2008

2. INTENSITAT DIÀRIA DE VEHICLES PESANTS A L'ESCENARI E2.3., ANY 2026  
3. NIVELLS DE SERVEIS A L'ESCENARI E2.3., ANY 2026



## ESTRATÈGIA DELTA DEL LLOBREGAT

CLIENTS Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i Ajuntament del Prat de Llobregat  
 PERÍODE 2014—Actualitat • ÀMBIT 4.000 ha



GRAU D'OCCUPACIÓ ■ Actiu ■ Inactiu ■ Parcial

L'Estratègia Delta del Llobregat és l'instrument de planificació estratègica que els ajuntaments de Barcelona, el Prat de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat han concertat juntament amb els diferents operadors públics de l'àmbit per tal d'assolir un paradigma més sostenible per a aquest territori. L'Estratègia suposa una aposta per un nou model de gestió en què l'impuls a l'activitat econòmica per generar ocupació inclusiva vagi de la mà de la reducció dels greuges ambientals soferts pel Delta i la disminució del conjunt de les externalitats produïdes pels establiments industrials i la mobilitat, fins a restituir la condició de part integral i vivible d'aquest territori.

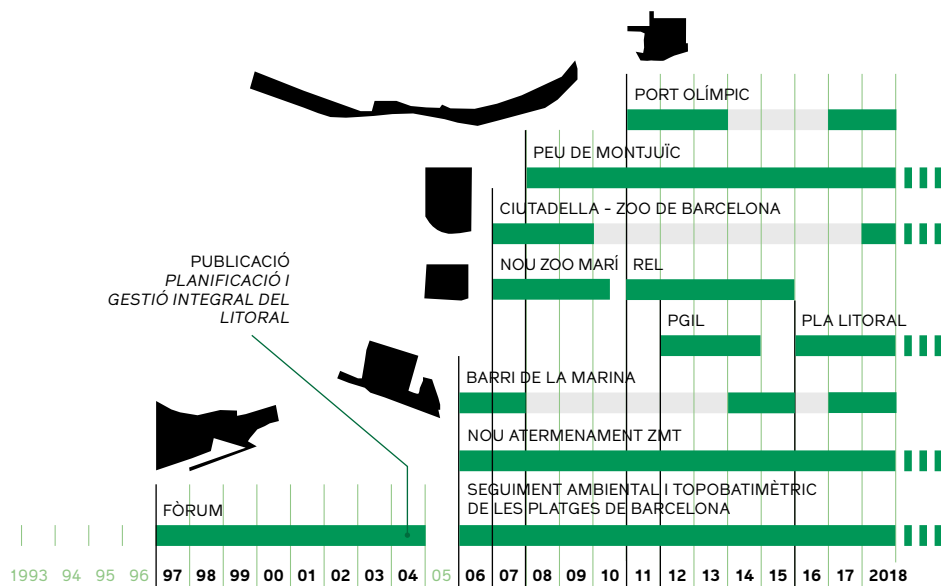


ACTIVITAT ECONÒMICA  
 ■ Administració i serveis públics  
 ■ Comerç a l'engròs i al detall  
 ■ Construcció i subministrament  
 ■ Indústria  
 ■ Oci i restauració  
 ■ Reparació  
 ■ Serveis  
 ■ Transport i emmagatzemament



# LITORAL

Al llarg d'aquestes darreres dècades, el litoral metropolità de Barcelona s'ha urbanitzat densament. Avui aquest territori configura un sistema complex i fràgil on la presència del continu urbà i d'infraestructures essencials pel funcionament de la metròpoli conviuen amb elements naturals com són les platges i altres espais naturals. Durant aquest període, la ciutat de Barcelona ha transformat el seu front litoral a través de diferents projectes en successives etapes. Alguns d'aquests projectes han modificat físicament la línia de costa com és el cas de la transformació olímpica, amb la construcció del Port Olímpic i les platges, el Pla Delta, amb l'ampliació del Port i el desviament del riu Llobregat, o la transformació del Fòrum. Des dels seus inicis, Barcelona Regional ha estat implicada en molts d'aquests projectes de transformació al llarg de la costa. Actualment, el caràcter multidisciplinari de l'agència permet donar resposta a moltes de les problemàtiques que es plantegen al litoral metropolità a diverses escales, oscil·lant des de la planificació estratègica fins a la formalització de projectes concrets.



**NOU ATERMENAMENT ZMT**

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2006-Actualitat • ÀMBIT 5,2 km lineals; 80 ha



L'evolució de la costa barcelonina i l'obertura de la ciutat al mar recuperant-ne la façana litoral feien necessari un nou atermenament de la Zona Marítima Terrestre (ZMT) més coherent amb el model actual de ciutat i la seva realitat física, seguint els criteris que marca la Llei de costes. Aquest nou límit possibilita finalitzar, per part de l'Ajuntament, la recuperació de la costa més propera a llevant, completant el passeig marítim i l'ordenació de l'àmbit de la plataforma guanyada al mar durant les obres del Fòrum. La modificació s'estén des de l'àmbit del Port de Barcelona, la competència del qual correspon al Ministeri de Foment, fins al límit del terme municipal amb Sant Adrià, un tram de costa d'uns 5.200 metres. La modificació del nou límit de la ZMT comporta guanyar 80 ha d'espai públic a la ciutat sense fer cap canvi d'ús. Des de que l'any 2006, quan van començar les negociacions entre l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya i el Ministeri de Medi Ambient, fins l'actualitat, Barcelona Regional ha donat suport tècnic al llarg de la tramitació.



**PUBLICACIÓ PLANIFICACIÓ I GESTIÓ INTEGRAL DEL LITORAL. EINES, ESTRATÈGIES I BONES PRÀCTIQUES**

CLIENT Diputació de Barcelona • PERÍODE 2004



El litoral ocupa una franja de 115 km del territori de la província de Barcelona i aplega més de la meitat de la seva població. La protecció d'aquest espai és important per evitar-ne la degradació, però al mateix temps cal consensuar-ne una gestió per afavorir-ne així el seu desenvolupament sense malmetre'l. Aquest llibre, estructurat en 10 capítols, vol potenciar aquesta realitat i inclou articles, tant teòrics com pràctics, sobre la planificació, millora, promoció i recuperació del litoral on es divulguen experiències de diferents municipis i s'exposen discursos de professionals, gestors d'administracions públiques i experts de l'àmbit universitari.

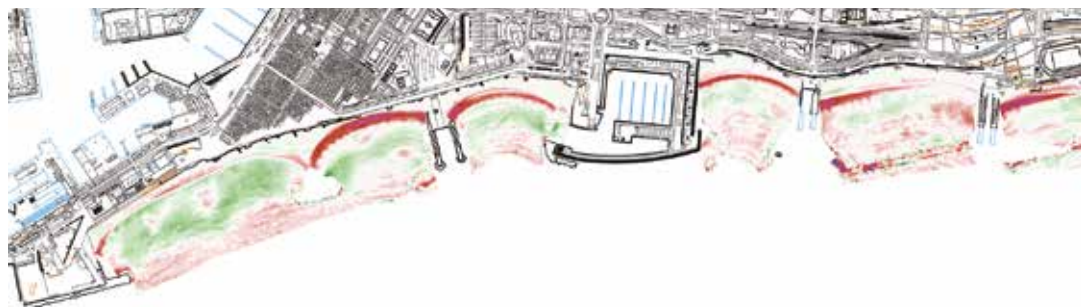
AUTORS AA.VV.  
EDITORIAL Diputació de Barcelona  
EDICIÓ Barcelona, 2004  
ISBN 84-7794-882-8  
IDIOMA Català



## SEGUIMENT AMBIENTAL I TOPOBATIMÈTRIC DE LES PLATGES DE BARCELONA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2006—Actualitat • ÀMBIT 5 km lineals

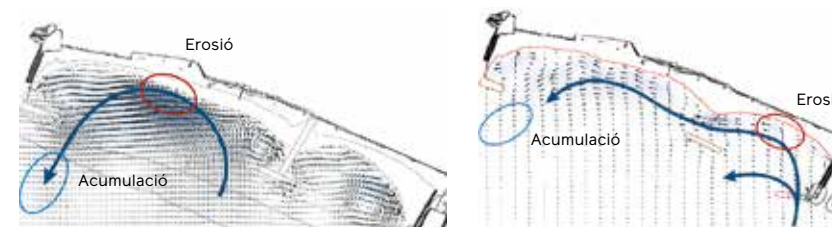
Barcelona Regional porta realitzant des de l'any 2006 el seguiment topo-batimètric i ambiental de les obres que va realitzar el Ministeri de Foment (entre 2006 i 2012) per millorar l'estabilització de les platges de Barcelona. Aquest seguiment permet disposar de dades sobre les erosions, les acrecions i la superfície de platja seca, la qual cosa permet tenir una mirada crítica sobre les actuacions fetes, fer una diagnosi més acurada del funcionament i recollir noves propostes per resoldre problemàtiques actuals i futures. D'altra banda, amb les dades ambientals, s'ha pogut fer un seguiment de la qualitat de l'aigua de bany i dels fons marins.



## PLA DE GESTIÓ INTEGRADA DEL LITORAL DE BARCELONA (PGIL)

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2012—2014 • ÀMBIT 5 km lineals

En la gestió del litoral de Barcelona conflueixen les competències de tres administracions: l'Estat, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona. Aquest fet es tradueix en la implicació de més de 20 agents amb diferents graus de responsabilitat i funcions. No obstant, la gestió directa del dia a dia i la coordinació de les actuacions dels diferents agents són fetes des de l'Ajuntament de Barcelona. Barcelona Regional redacta el Pla de gestió integrada del litoral de Barcelona donant resposta a la voluntat municipal de millorar la gestió entre els agents del litoral amb l'objectiu d'incrementar la qualitat d'aquest espai públic de la ciutat. El pla fa una diagnosi de la situació actual tenint en compte tots els agents, les diverses àrees de gestió i les accions concretes que assumeix cada agent. Per millorar-ne la gestió es proposen unes directrius que permetin, amb les dinàmiques de treball i les dotacions que ja existeixen, optimitzar al màxim els recursos i facilitar les tasques de coordinació entre les tres administracions implicades.



## REFLEXIÓ ESTRATÈGICA DEL LITORAL (REL)

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2011—2015 • ÀMBIT 38 km lineals

El litoral metropolità de Barcelona s'estén més enllà dels límits de la ciutat cap a l'altra banda dels rius, des del massís del Garraf fins el turó de Montgat. Una plana natural de 38 km de costa que comprèn 8 municipis, de Castelldefels fins a Badalona, on hi viuen més de 2 milions de persones. La participació de Barcelona Regional en projectes de diversa naturalesa al llarg del litoral metropolità han fet que l'Agència hagi generat un ampli coneixement sobre aquest territori.

La Reflexió Estratègica del Litoral sorgeix, justament, de la necessitat d'entendre el litoral metropolità en el seu conjunt mitjançant una radiografia a través de l'anàlisi de múltiples capes d'interacció (espacial, social, ambiental, econòmica, històrica, jurídica, etc.), i des de diferents escales de relació (territorial/metropolità, funcional i d'intervenció). El seu objectiu és triple: entendre les seves dinàmiques i la seva complexitat funcional, detectar els seus punts dèbils i d'oportunitat, per finalment definir línies estratègiques i d'acció concretes que permetin millorar el funcionament del conjunt del litoral.

2



1



TAGS

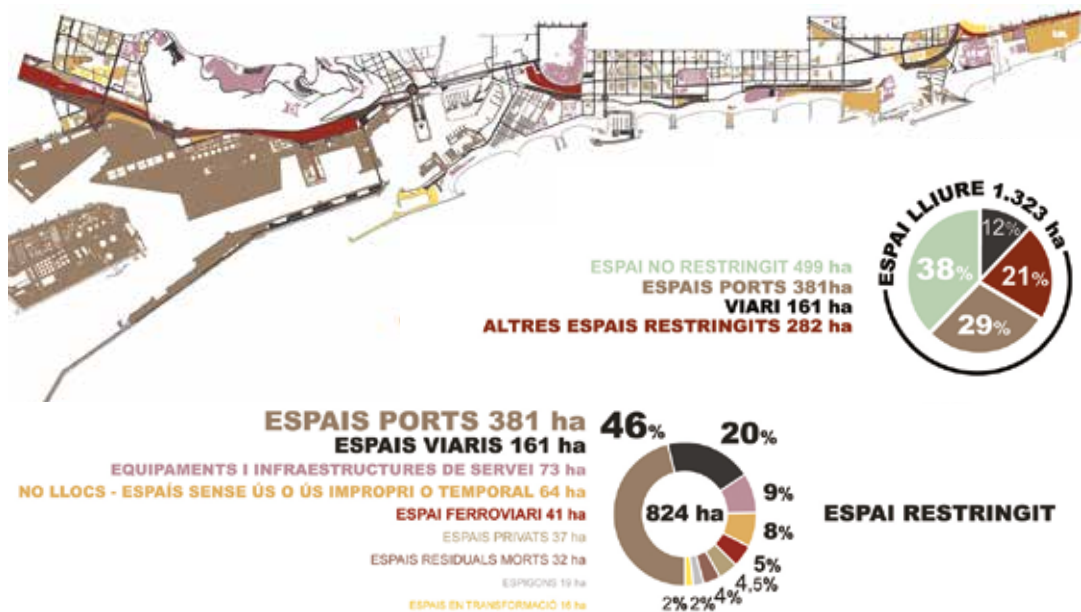
Aigua, Espai públic, Estratègia territorial, Litoral, Medi ambient, Mobilitat, Paisatge, Qualitat ambiental, Turisme, Urbanisme



**PLA LITORAL**  
PLA ESTRATÈGIC DELS ESPAIS LITORALS DE LA CIUTAT

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2016—Actualitat • ÀMBIT 15 km lineal

Aquests darrers anys Barcelona ha executat projectes importants d'obertura de la ciutat al mar que han convertit el litoral barceloní en un element icònic amb una imatge turística i comercial de primer ordre. No obstant això, el model de transformació del litoral avui mostra símptomes d'esgotament degut, entre altres, al model econòmic que s'ha imposat al litoral, a la tendència a la segregació socioespacial i l'existència de dinàmiques de gentrificació, a la pèrdua d'activitats tradicionalment relacionades amb la mar i a la implantació d'usos privatis en espais de caràcter públic. A més, ha faltat una visió conjunta de tot el front marítim de la ciutat i les intervencions han deixat espais que, encara avui, resten per repensar i integrar.



El Pla estratègic dels espais del litoral de la ciutat, o Pla Litoral, esdevé un instrument que té com a principal objectiu que la ciutat reconquereixi el front litoral com a espai públic de qualitat, obert i gaudit per tota la ciutadania, fent-ho de manera consensuada i amb la necessària complicitat de tots els agents per definir un nou model de futur per a aquest àmbit de la ciutat. El Pla Litoral planteja una aproximació al litoral a partir d'una visió integral i transversal que permeti copsar-ne les fortaleeses, febleses, amenaces i oportunitats, i dur a terme accions i projectes que el transformin en un àmbit cada cop més habitable, sostenible i arrelat.

**FÒRUM**

CLIENTS Ministeri de Foment, Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona  
i Ajuntament de Sant Adrià de Besòs • PERÍODE 1997—2004 • ÀMBIT 284 ha

Amb motiu –o l'excusa- de la celebració del Fòrum Universal de les Cultures del 2004, es va remodelar el tram final de l'avinguda Diagonal proper a la desembocadura del riu Besòs. Un espai que fins aleshores era marginal i estava degradat, es va convertir en un parc al costat del mar compost per una sèrie d'espais públics amb equipaments i instal·lacions com ara l'edifici del Fòrum (auditori i sala d'exposicions), parcs, auditoris a l'aire lliure, platges, una zona de banys, un gran espai públic que cobreix l'estació depuradora d'aigües residuals, un ecoparc o un port esportiu. Actualment, continua sent escenari de multitudinaris esdeveniments culturals i de congressos.



ORDENACIÓ TERRITORI FÒRUM

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 1997–2004 • ÀMBIT 284 ha



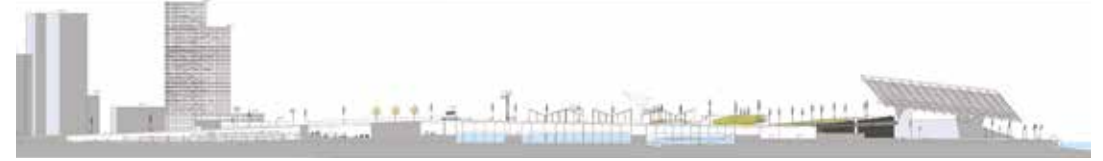
La renovació urbana i mediambiental del litoral del Besòs al Territori Fòrum, s'ha d'entendre en el marc de les renovacions, paral·leles en el temps, de l'àrea de la Sagrera i el 22@. Totes tres constitueixen el que es va denominar com «Triangle de llevant», una estratègia comuna de transformació de tot el llevant de la ciutat.

Les intervencions al Territori Fòrum, més enllà de les 100 ha guanyades parcialment al mar per l'escenari principal de les activitats del Fòrum, van afectar una zona de 184 ha situada entre el Poblenou i el riu Besòs. El projecte ordena els espais i els usos del front litoral amb criteris d'accessibilitat, continuïtat i integració urbanes, així com d'impacte mediambiental i paisatgístic. Es tracta de potenciar els usos d'habitatge, oci, equipaments i d'activitat econòmica, desenvolupar un sistema d'espais lliures per al conjunt de la ciutat, i contribuir a la regeneració dels barris i les àrees més degradades.

TAGS

Aigua, Energia, Espai públic, Infraestructures, Litoral, Metabolisme urbà, Mobilitat, Paisatge, Projectes urbans, Qualitat ambiental, Urbanisme

2



Aquesta operació va permetre fer créixer la ciutat des de Rambla Prim fins al riu i millorar les instal·lacions infraestructurals que hi havia, com eren la cobertura i la introducció de tractament secundari de les aigües residuals, la renovació completa del parc de tractament de residus, la creació d'una central de producció de fred i calor per a la seva distribució als edificis del Fòrum i del 22@, i la transformació de les plantes de producció d'energia elèctrica amb cicles combinats, energèticament molt més eficients. Alhora, es va obrir la ciutat al mar, cosa que va generar de retruc un àmbit de centralitat urbana que incorporà el Centre de Convencions, el Museu Edifici Blau, hotels i zones terciàries i tecnològiques, a més d'habitatges. Aquest àmbit quedà vinculat a dues zones de platja i al port esportiu del Fòrum.

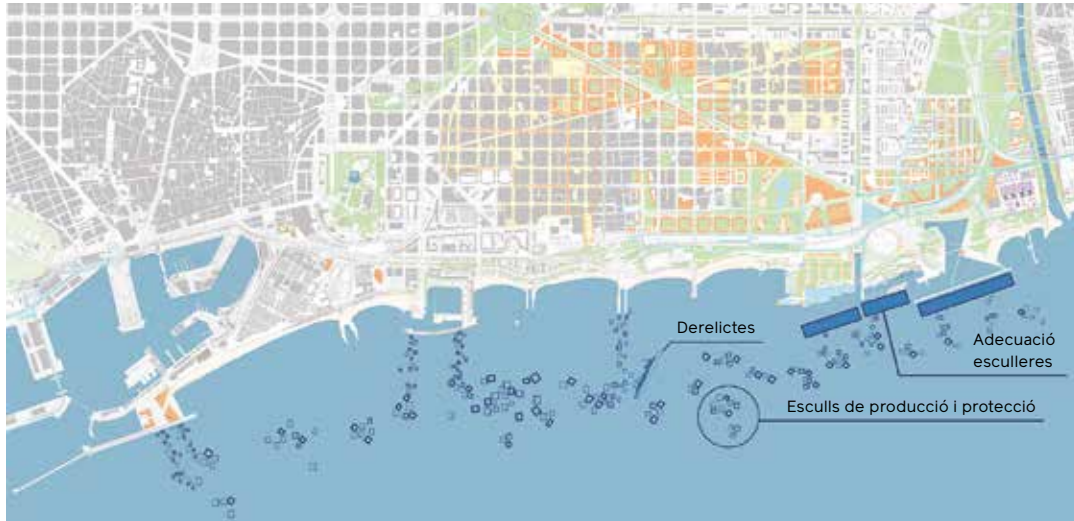




## PARC D'ESCALLS

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2003—2004 • ÀMBIT 10 km<sup>2</sup>

El Parc d'Escalls és un espai creat artificialment al fons marí, davant de les platges de Barcelona, entre la nova bocana del port i la platja de la Mar Bella. Els escalls artificials són estructures que poden facilitar la recuperació de la biodiversitat dels fons marins del litoral barceloní, fortament afectat per la contaminació derivada de la urbanització i l'ús intensiu del front marítim.



Es tracta d'un dels parcs d'escalls artificials de zones litorals urbanes més densos i importants del món. Els escalls funcionen com a mecanismes d'atracció i protecció per a les espècies marines, que, gràcies a la disminució de la contaminació de l'aigua de la costa, estan repoblant el litoral. El parc està format per cinc zones amb un total de 359 estructures, situades a profunditats entre els 18 i els 25 m. D'aquestes cinc zones, quatre es reserven únicament a sistemes de recuperació del fons marí i una, la localitzada més a llevant, és accessible per a la pràctica del submarinisme.



TAGS

OBJECTIU  
Projectar

196

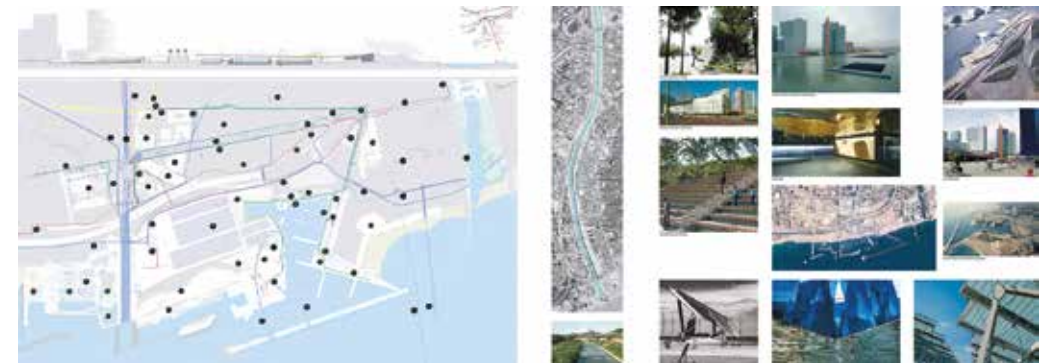
Aigua, Biodiversitat, Medi ambient,  
Litoral, Qualitat ambiental

## EXPOSICIÓ «BARCELONA IN PROGRESS»

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2004—2008

En la fase inicial de la transformació urbana de Barcelona, just després de la recuperació democràtica, es va confiar plenament en els efectes positius que provocarien les noves places. Es van construir més de 140 espais urbans en set anys (entre els 1981 i 1988), que van contribuir clarament a una forta renovació del paisatge urbà barceloní, i també a la recuperació de la seva identitat urbana.

La transformació de l'espai urbà com a conseqüència de les noves places, àdhuc sent molt eficient, no garantia la modernització de les estructures urbanes. Per a aquesta modernització calien nous projectes urbans i intervencions infraestructurals a escala més gran. El projecte olímpic de Barcelona, a més de complir les exigències esportives, va ser el catalitzador per a un gran projecte urbà d'escala més gran que els anteriors, capaç de promoure una transformació urbana global.



Els efectes urbans del projecte olímpic no van acabar amb les Olimpíades del 1992. Per contra, el posicionament internacional de Barcelona com a conseqüència de l'èxit de l'esdeveniment olímpic, la construcció de grans infraestructures culturals (Museu d'Art de Catalunya, Auditori, Teatre Nacional, Museu d'Art Contemporani, etc.) i la reconversió del port comercial històric en espai urbà, van convertir a Barcelona en una destinació turística de primer nivell, en el qual el sector de turisme, insuficient abans, ara significa el 15% del PIB de la ciutat.

Però Barcelona havia començat a patir els efectes de la crisi i la deslocalització industrial abans del projecte olímpic. Encara que la nova activitat turística millorava la situació econòmica, calia reestructurar tota la geografia productiva per afrontar el pas de l'economia industrial a una economia neoterciària. Des del punt de vista urbanístic, els nous projectes urbans encaminats a la terciarització se situen de manera ben diferent entorn dels deltes dels rius Llobregat i Besòs.

Totes aquestes qüestions s'expliquen a l'exposició «Barcelona in Progress», patrocinada per l'Ajuntament de Barcelona, i concebuda des de l'Agència Barcelona Regional per al Fòrum de les Cultures del 2004, i que posteriorment va exhibir-se també a Mendrisio (Suïssa), a Nova York el 2006 i a Moscou el 2008.

TAGS

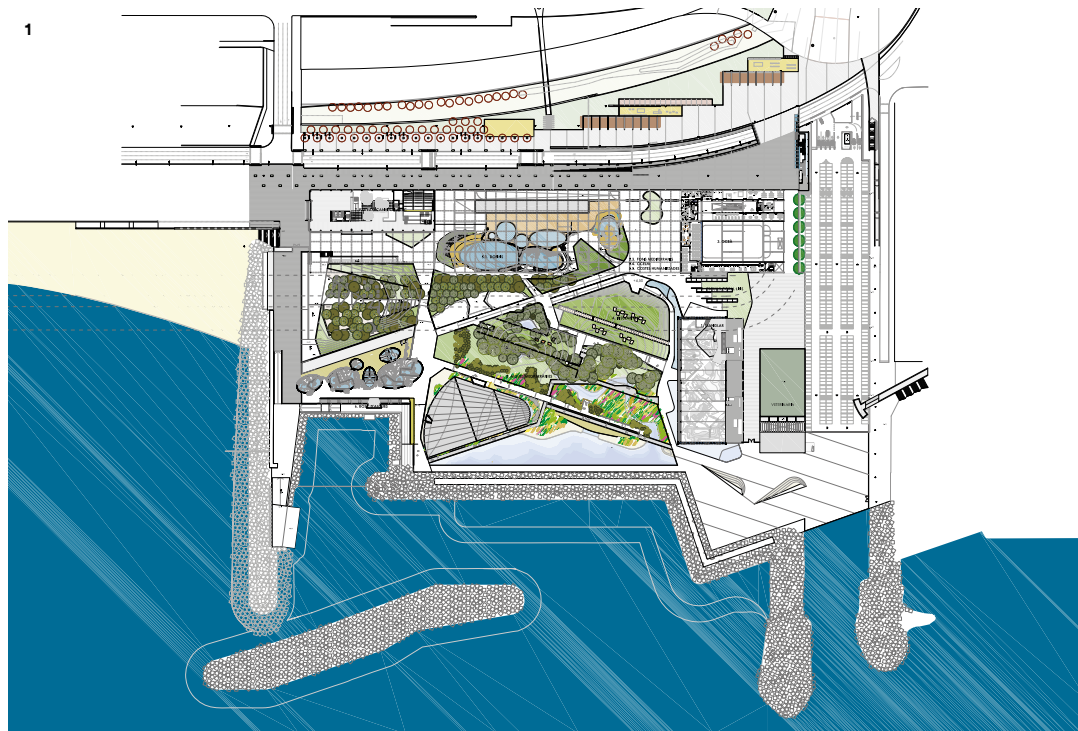
OBJECTIU  
Comunicar

197

Espai públic, Estratègia urbana,  
Infraestructura, Litoral, Mobilitat,  
Projectes urbans, Urbanisme

# NOU ZOO MARÍ DE BARCELONA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2007–2010 • ÀMBIT 9,6 ha



El projecte del Nou Zoo Marí de Barcelona es va concebre amb la idea d'acostar la ciutadania als ecosistemes marins i biomes costaners, sobre la base d'un espai didàctic en el qual s'ordenen les diferents instal·lacions zoològiques. El projecte es situava sobre la nova plataforma en el front litoral del Besòs. La proposta concentrà les edificacions principals a la franja superior nord-oest, al llarg dels 350 m de façana sobre el lateral de la ronda Litoral, i en menor mesura sobre l'extrem nord-est del solar a la zona limitrofa amb el col·lector de Prim. Aquesta disposició sobre l'avinguda del Litoral oferia també una optimització de costos i recursos, ja que concentra els grans tancs i edificis a la zona de terra ferma.

L'ordenació general es va concebre en un espai coherent en el qual es disposaven les instal·lacions zoològiques vinculades als oceans i als biomes costaners. Al Zoo Marí l'aigua és l'element clau, i ens serveix de frontera entre dos sistemes força complexos com són els ecosistemes terrestres i marins. La representació de diversos tipus d'espais costaners fa de fil conductor dels biomes, en els quals es produeix la interfase terra-mar, com ara zones humides mediterrànies, la reproducció d'una zona de manglar o ecosistemes costaners dunars.





# PORT OLÍMPIC

El Port Olímpic va ser construït en motiu dels Jocs Olímpics de Barcelona del 1992, quan es va convertir en escenari de les competicions de vela. Emmarcat dins un moment històric de creixement i transformació de la ciutat, tingué des del primer moment una orientació lúdica i esportiva, fet que es traduí en la construcció del Centre Municipal de Vela i en l'obertura de nombrosos negocis dedicats a l'oci, principalment a la restauració i l'oci nocturn. Quant a gestió, el port està tutelat per la Direcció General de Ports, Aeroports i Costes de la Generalitat de Catalunya, i els concessionaris són l'Ajuntament de Barcelona i la societat gestora del Port Olímpic de Barcelona SA (POBASA).

## ESTUDI PER L'ADEQUACIÓ DELS USOS I LA SEVA EXPLOTACIÓ

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2012–2014 • ÀMBIT 16 ha



L'èxit immediat del Port Olímpic va fer que molts dels concessionaris dels locals comencessin a llogar-los. Alhora, l'autorització de l'ús recreatiu i musical als locals de Mestral establerta pel Pla d'Usos del 2006 va afavorir l'obertura de bars musicals que a poc a poc van desplaçar els negocis dedicats a altres usos i a la restauració, i van colonitzar del tot el moll de Mestral. Seguint aquesta tendència, durant la darrera dècada el port ha evolucionat cap a un model dedicat a l'oci nocturn i la restauració, i també al turisme.

Una especialització que ha acabat atraient altres negocis com ara el lloguer de panyols i vaixells com a allotjaments turístics, així com un problema important de seguretat i convivència veïnal durant la nit. La difícil convivència d'aquest model al port es veu agreujada pel desordre administratiu que regeix el port –locals amb dues llicències d'activitat diferents, tancament descompensat dels locals i les terrasses, i dificultats per fer complir la normativa que hi ha a alguns dels negocis existents per part de POBASA.

Aquest estudi fa una diagnosi sobre l'estat actual del port, com es relaciona amb l'entorn més immediat i quin paper té dins la franja litoral. Es presenten un seguit de propostes que tenen com a objectiu recuperar-ne els valors i la singularitat com a espai públic, incrementar-ne el rendiment social i econòmic, i millorar-ne l'estat de conservació i la seguretat.

## PLA DIRECTOR I ESTRATÈGIC

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2017–2018 • ÀMBIT 16 ha



La finalització de la concessió del Port Olímpic al 2020 i la delegació de competències de la Generalitat a l'Ajuntament apareixen com dues grans oportunitats per repensar el model de desenvolupament i de gestió del port.

Al llarg d'aquests darrers 25 anys, el Port Olímpic s'ha consolidat com un espai dedicat a la restauració i a l'oci nocturn, que propiciat per les males condicions d'accessibilitat i connectivitat l'han acabat desvirtuant, a ulls de la ciutadania, de la seva funció principal: la portuària. És, per tant, necessària la recuperació del Port Olímpic com a espai portuari de la ciutat i per als seus ciutadans. Un espai públic de contacte amb el mar on la nàutica popular i els esports nàutics formin part de l'oferta d'oci i esport de la ciutat. Un espai de mar dedicat al mar. En aquest sentit, la reforma del Port Olímpic es planteja al voltant de grans objectius que es concretaran més endavant en diverses accions: la definició d'un nou model d'usos i activitats, la reforma integral de l'espai públic i la millora de les infraestructures portuàries.

Cal destacar que el Pla Director Estratègic del Port Olímpic no és una figura urbanística, és un document de planificació de l'Ajuntament de Barcelona amb l'objectiu de definir les polítiques i estratègies per al desenvolupament de les infraestructures i els serveis portuaris del Port Olímpic. Les propostes que conté tenen un caràcter estratègic i en cap cas executiu. La definició de les diferents actuacions de referència plantejades permetrà únicament estimar-ne la viabilitat des d'un punt de vista econòmic, funcional i ambiental. En conseqüència, és un document de referència que guiarà la redacció de les figures urbanístiques i executives necessàries. L'àmbit d'incidència del Pla Director Estratègic és el Port Olímpic i el seu entorn territorial.

## CIUTADELLA



El Parc de la Ciutadella és el segon parc més gran de Barcelona, després de Montjuïc. És un dels 15 parcs històrics de la ciutat, amb un gran llegat històric, científic, cultural i probablement un dels més coneguts i concorreguts de Barcelona. El parc té una superfície de 31 ha, que en l'actualitat es divideixen en 14 ha ocupades pel Zoo de Barcelona i 17 ha de parc.

Al voltant de la Ciutadella, per la seva història i per la confluència d'institucions públiques i privades, al llarg dels anys s'hi ha localitzat una concentració de coneixement divers i molt important, que abasta des de la formació universitària a centres de recerca o el mateix Zoo de Barcelona. Els agents que envolten el Parc de la Ciutadella han plantejat en diverses ocasions propostes encaminades a aglutinar el potencial que aquestes institucions representen i articular una estratègia per al parc que pivoti sobre la ciència i el coneixement i que replantegi les relacions actuals entre el parc i el seu entorn.

El Parc pateix algunes problemàtiques que cal afrontar a curt termini, com la degradació de diversos edificis protegits, la protecció del verd monumental, o la relació amb els barris del voltant. Paral·lelament, el Zoo de Barcelona està en plena definició d'un nou model que aposta per la conservació, la recerca i la divulgació. Aquesta situació planteja diversos reptes i oportunitats, tant d'ordenació interior del parc com de la seva relació amb els barris de l'entorn, que l'Ajuntament de Barcelona està estudiant des de fa uns anys.

## PLA DIRECTOR DEL ZOO DE BARCELONA

CLIENTS Ajuntament de Barcelona, Barcelona de Serveis Municipals, SA (BSM)  
PERÍODE 2007–2014 • ÀMBIT 14 ha

El Pla director del zoo tenia l'objectiu principal de modernitzar i adequar el zoo històric i urbà a les necessitats actuals, amb una visió a mitjà i llarg termini (15-20 anys). El pla plantejava la necessitat de millorar el benestar animal i enfortir els vincles de la institució zoològica amb la ciutadania, apropant-hi aspectes transcendents com ara la preservació de la biodiversitat, l'educació ambiental i la bioimmersió, a més de millorar la permeabilitat i la integració de tot l'àmbit del parc amb els barris veïns.

El pla proposava una renovació integral de manera gradual de les instal·lacions obsoletes d'un parc zoològic amb més de 120 anys d'història, i que permetia millorar les condicions socials dels animals i els seus hàbitats. Aquesta intervenció incorporava també una millora de la relació del Parc de la Ciutadella amb la ciutat. La redacció del pla director plantejava l'establiment de les línies estratègiques de la col·lecció zoològica, la nova implantació territorial de les instal·lacions en funció dels biomes i les diferents fases de renovació integral que eren necessàries en funció del desenvolupament del Programa Zoològic i les seves prioritats.



ZONA DELS ELEFANTS

OBJECTIU  
Reflexionar, Planificar



Dins del recinte del Parc de la Ciutadella, però fora del recinte del Zoo, també es va dur a terme l'avantprojecte d'una instal·lació per a papallones dins de l'hivernacle. Aquesta última instal·lació es plantejava fora de l'àmbit del Zoo per establir un aparador zoològic i un reclam més al Parc de la Ciutadella. D'aquesta manera, es permetia la restauració d'un element important del patrimoni arquitectònic de la ciutat, que establia sinergies amb els equipaments museístics de la zona de l'hivernacle.



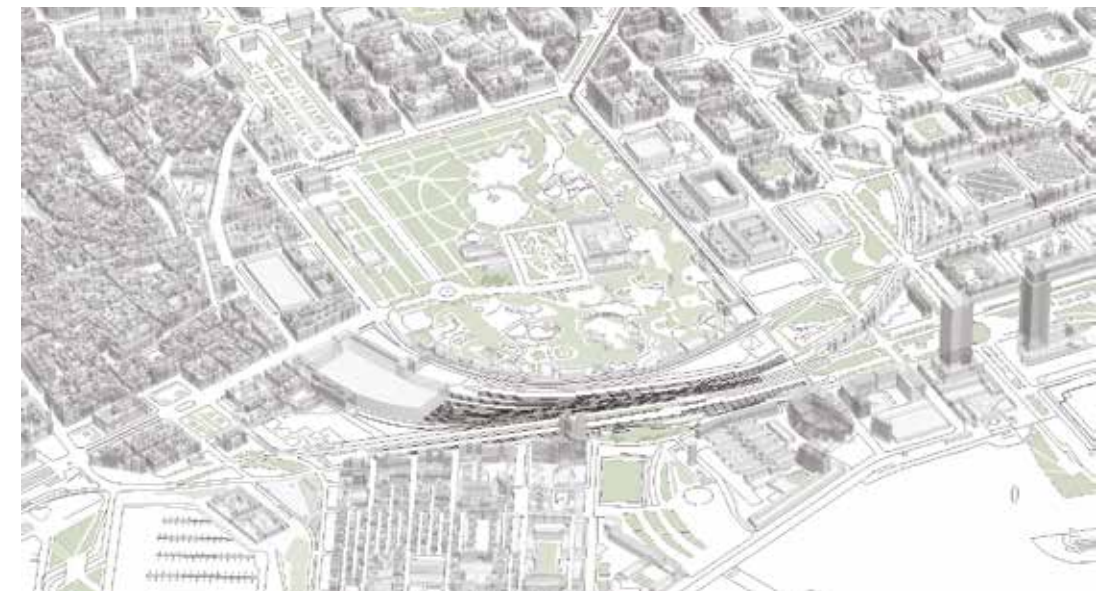
## CAP A UN PLA DIRECTOR PER AL PARC DE LA CIUTADELLA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2018—Actualitat • ÀMBIT 31 ha

El parc de la Ciutadella ha estat un dels indrets sobre els quals s'ha generat una munió de documents per reactivar-lo. Molts d'ells han estat liderats des de l'Ajuntament de Barcelona, però també des d'altres agents públics, i han tractat diferents espais i temàtiques. Des de propostes per al Zoològic, fins projectes d'obertura i connexió, projectes de mobilitat i propostes de rehabilitació dels equipaments per a acollir nous usos o millorar els existents.

Actualment Barcelona Regional fa d'Oficina Tècnica encarregada de l'elaboració del document estratègic Cap a un Pla Director per al Parc de la Ciutadella que lidera Model Urbà de l'Ajuntament de Barcelona. Aquest document recull els plans i les mesures de ciutat per aterrar-los a l'escala pròpia del parc com són: el Pla de Ciència, Pla del Verd i la Biodiversitat, Pla Clima, Pla de Recursos Hídrics Alternatius, el Pla estratègic del Zoo o bé, mesures de govern sobre l'impuls del verd, la ciutat jugable, els drets socials, l'economia i la innovació cultural. A la vegada, en aquest document s'incorporen inquietuds d'agents del veïnat, de recerca i educatius, que es troben dins o a l'entorn immediat al parc, fruit de sessions de treball que es van portar a terme amb aquest fi.

Dins del marc d'aquest document estratègic, encara en procés de redacció, s'ha elaborat una diagnosi temàtica enfocada a les principals problemàtiques i reptes presents al parc i s'han fet estudis específics per a l'obtenció de noves dades. Partint d'això, s'està treballant en un document que plantejarà propostes i projectes a curt, mitjà i llarg termini, organitzats en quatre línies estratègiques: la Ciutadella que s'obre al mar, la Ciutadella que connecta, un parc urbà del segle XXI i la Ciutadella del coneixement.



## PEU DE MONTJUÏC

Des de finals dels anys 80, Barcelona ha recuperat el seu front marítim i ha establert una nova relació amb el mar, excepte allà on el Port i la ciutat es troben, amb la complexitat afegida de la configuració topogràfica del peu de Montjuïc. En aquest punt, la relació s'encalla i no té continuïtat. Dos projectes infraestructurals –els nous accessos ferroviaris al Port i els laterals de la Ronda Litoral– fan possible repensar aquesta relació entre el Port i la ciutat.

### PROPOSTES PER LA RONDA LITORAL AL PEU DE MONTJUÏC

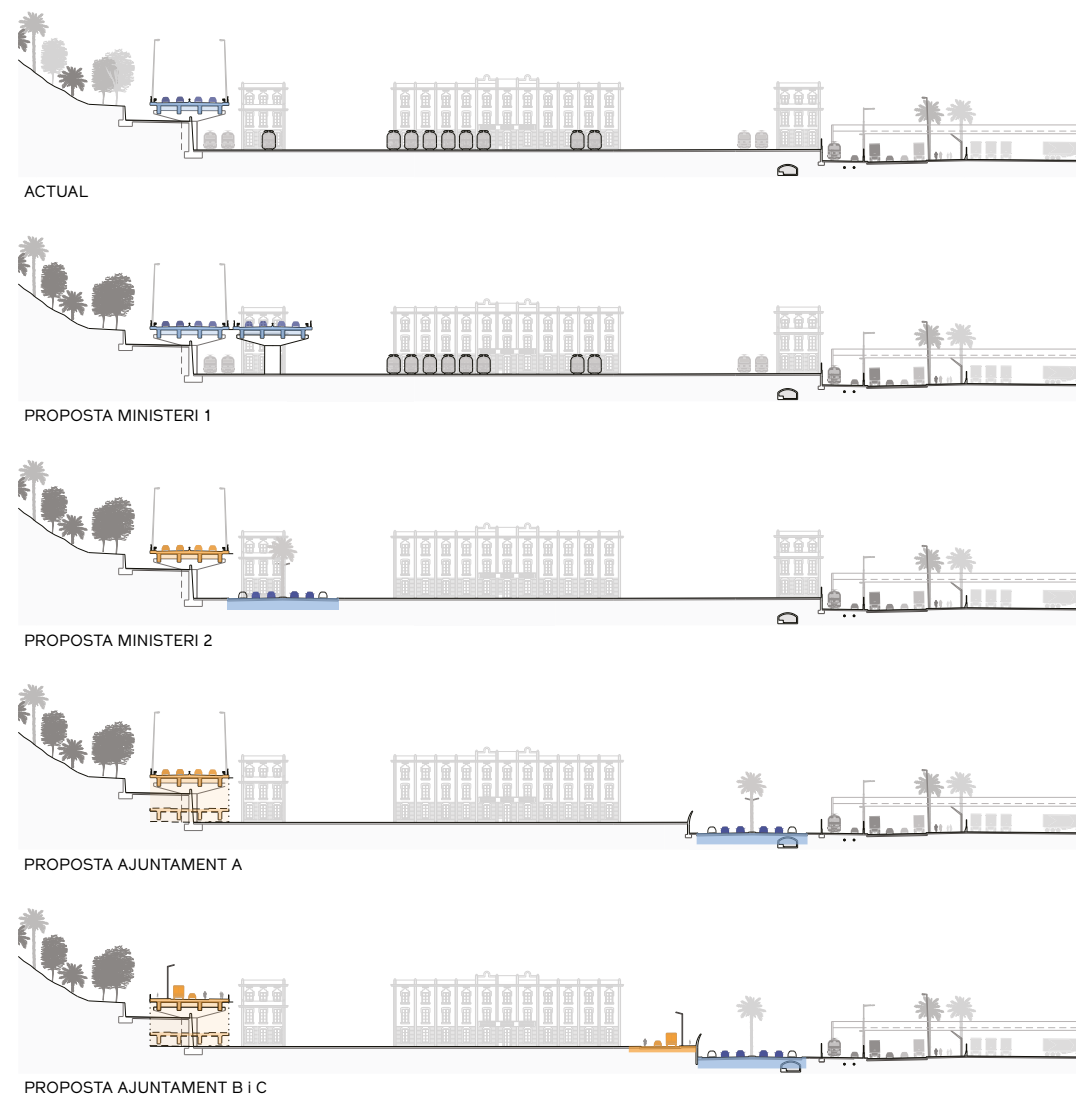
CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2006—Actualitat • ÀMBIT 80 ha

Barcelona Regional ha elaborat una sèrie d'informes, propostes i al·legacions per encàrrec de l'Ajuntament de Barcelona entre els anys 2008 i el 2018 amb l'objectiu de representar els interessos de la ciutat davant de les propostes del Ministeri de Foment d'ampliació de la ronda Litoral (B-10) al tram Zona Franca-el Morrot.

Entre el 2006 i el 2012 el Ministeri de Foment presenta un estudi per a l'ampliació de la ronda Litoral mitjançant un nou viaducte, al costat del que ja hi ha seguit la previsió original feta els anys de la construcció de l'actual (1972-1981), que permetria quatre carrils per sentit en cada viaducte (4+4). Aquesta configuració feia compatible l'ampliació de la Ronda sobre les vies en servei de la terminal ferroviària del Morrot.

La rèplica de l'Ajuntament, estudiada per Barcelona Regional, fou el plantejament d'un sistema basat en un troncal de 2+2 i uns laterals de ciutat també de 2+2 que permetien un enllaç adient amb el centre de la ciutat i resolien els accessos al Port. Posteriorment, entre els anys 2014 i 2015, un cop plantejat el possible trasllat de l'estació del Morrot, Barcelona Regional estudià el pas del nou troncal de la Ronda a la cota de port, sobre els terrenys de l'actual platja de vies. El viaducte actual es reservà per fer la funció de laterals de ciutat.

Actualment (2018) s'està estudiant la millora de la continuïtat entre el nou barri de la Marina i el centre de la ciutat implementant també modes actius en la mobilitat i elaborant un nou paradigma d'infraestructura de connexió urbana entre el nou barri i el centre que alhora també resolgui la connexió metropolitana i regional necessària entre el delta del Llobregat i el Maresme.





## FAÇANA LITORAL MORROT

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2011—2015 • ÀMBIT 46,6 ha

Després de més de 30 anys de transformació de la línia de costa de Barcelona, s'obre cap a llevant una nova oportunitat de regeneració en l'àmbit del Morrot. Un espai a ponent del Port Vell on coincideixen un seguit d'iniciatives i projectes en l'àmbit portuari i de les infraestructures de pas (ampliació de la ronda Litoral i nous accessos viaris i ferroviaris del Port). Aquestes actuacions permeten replantejar la relació entre ciutat i port com a punt de trobada entre la trama urbana i el teixit portuari. S'exploren noves solucions formals i programàtiques per definir el marc d'integració entre el port i la ciutat que no comportin la substitució d'activitats portuàries, sinó un plantejament d'usos híbrids i complexos.

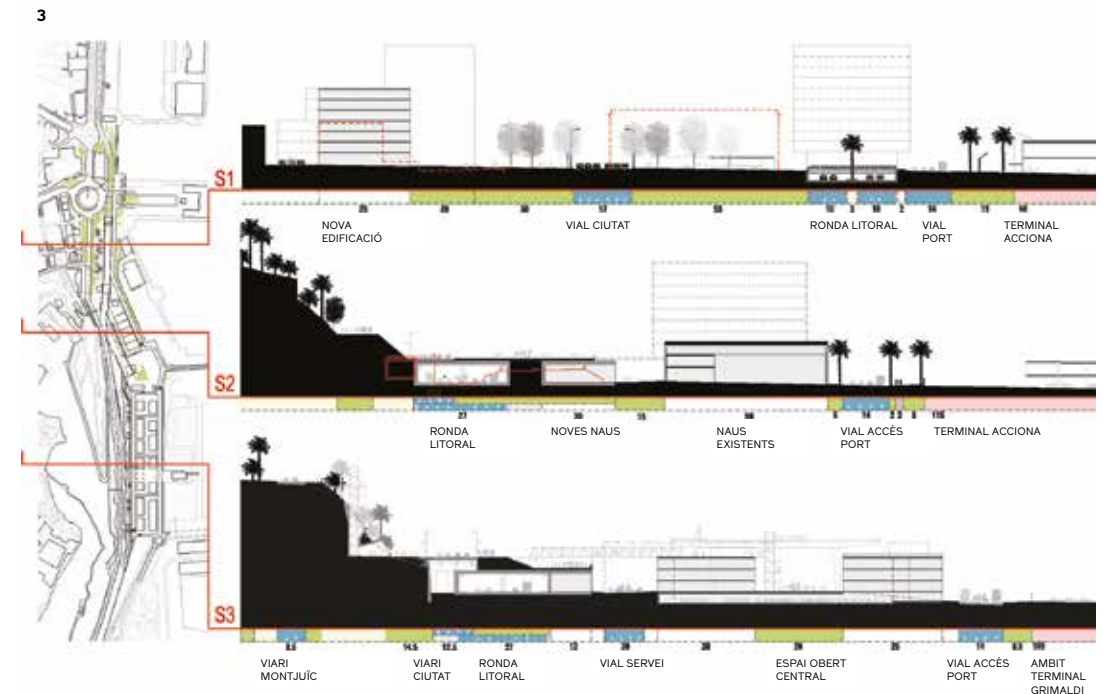
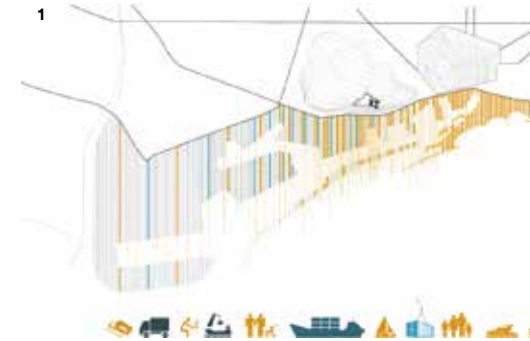


La futura construcció dels nous accessos ferroviaris vinculats al projecte d'ampliació del Port comportarà, en els pròxims anys, la redefinició de la xarxa ferroviària de mercaderies de Barcelona. Aquests nous accessos propicien un important balanceig de càrrega i operacions ferroviàries cap al costat del nou Llobregat i alliberen l'actual terminal de contenidors del Morrot, que quedarà obsoleta, petita i mal situada respecte a les noves terminals.

L'espai alliberat que en resultarà, molt proper a la ciutat, ofereix la possibilitat d'establir una nova relació entre el Port i la ciutat en el front més urbà. Aquesta transformació de l'àmbit del Morrot, al projecte Litoral-el Morrot, la ciutat, el teixit urbà, els carrers i l'espai públic conqueriran aquest espai i donaran continuïtat, per davant de Montjuïc, al Paral·lel cap al passeig de la Zona Franca i al Poblesec cap a la Marina del Prat Vermell.

TAGS

Espai públic, Estratègia urbana, Habitatge, Infraestructura, Litoral, Mobilitat, Paisatge, Projectes urbans, Urbanisme



1. DIAGRAMA. EL MORROT COM A ESPAI D'USOS HÍBRIDS

2. DIAGRAMA. EL MORROT COM A ESPAI DE RÒTULA

3. SECCIONS DE LA PROPOSTA

## BARRI DE LA MARINA

L'operació urbanística de la Marina, iniciada l'any 2006, planteja la transformació de 75 ha de sòl industrial per construir un nou barri residencial mixt semblant a algunes àrees de l'Eixample de Barcelona (73,3% residencial/26,6% no residencial). S'emmarca dins de les tres grans operacions urbanístiques que la ciutat de Barcelona està desenvolupant avui dia, juntament amb la Sagrera i el 22@.

Preveu la construcció de més d'un milió de metres quadrats de sostre per ubicar-hi 10.865 habitatges (dels quals prop del 50% seran de semiprotecció oficial) i diferents activitats econòmiques, xifres que donen una previsió d'entorn de 28.000 nous habitants i uns 8.000 nous llocs de treball.

Barcelona Regional ha treballat en la redacció dels diferents documents complementaris a la Modificació del Pla General Metropolità (MPGM) de la Marina del Prat Vermell aprovada el 2006, relacionats amb la mobilitat, el medi ambient, la viabilitat i sostenibilitat econòmica, i va redactar el Pla Especial d'Infraestructures (PEI). Recentment, després de més de 10 anys de l'aprovació, per diferents motius ha estat necessària una revisió global dels diferents documents, amb forma d'una nova MPGM, amb l'objectiu d'impulsar-ne el desenvolupament.



## PLA ESPECIAL D'INFRAESTRUCTURES DE LA MARINA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2006—2011 • ÀMBIT 75 ha

Per la dimensió i el grau de complexitat del conjunt, i amb l'objectiu de facilitar-ne el desenvolupament, la MPGM de la Marina del Prat Vermell delimita 14 sectors independents per desenvolupar mitjançant els seus corresponents plans de millora urbana. Per tal de coordinar aquests 14 sectors, es va redactar el Pla Especial d'Infraestructures amb l'objectiu de definir les característiques principals de les diferents xarxes infraestructurals i els serveis que cal implantar, a més de la programació econòmica temporal de les actuacions prioritàries i la definició de les càrregues d'urbanització. Aquest instrument havia de permetre el repartiment equitatiu de beneficis i les càrregues entre els diversos sectors delimitats.

En termes generals el Pla defineix el model i la tipologia de les infraestructures, les formes d'implantació i les estratègies que s'han de seguir per al desplegament progressiu en el territori. Contempla els sistemes d'accessibilitat, els espais públics, la neteja i tractament de residus, el cicle de l'aigua, i els sistemes energètics i de telecomunicacions.



SECCIÓ DEL CARRER DEL MOTORS

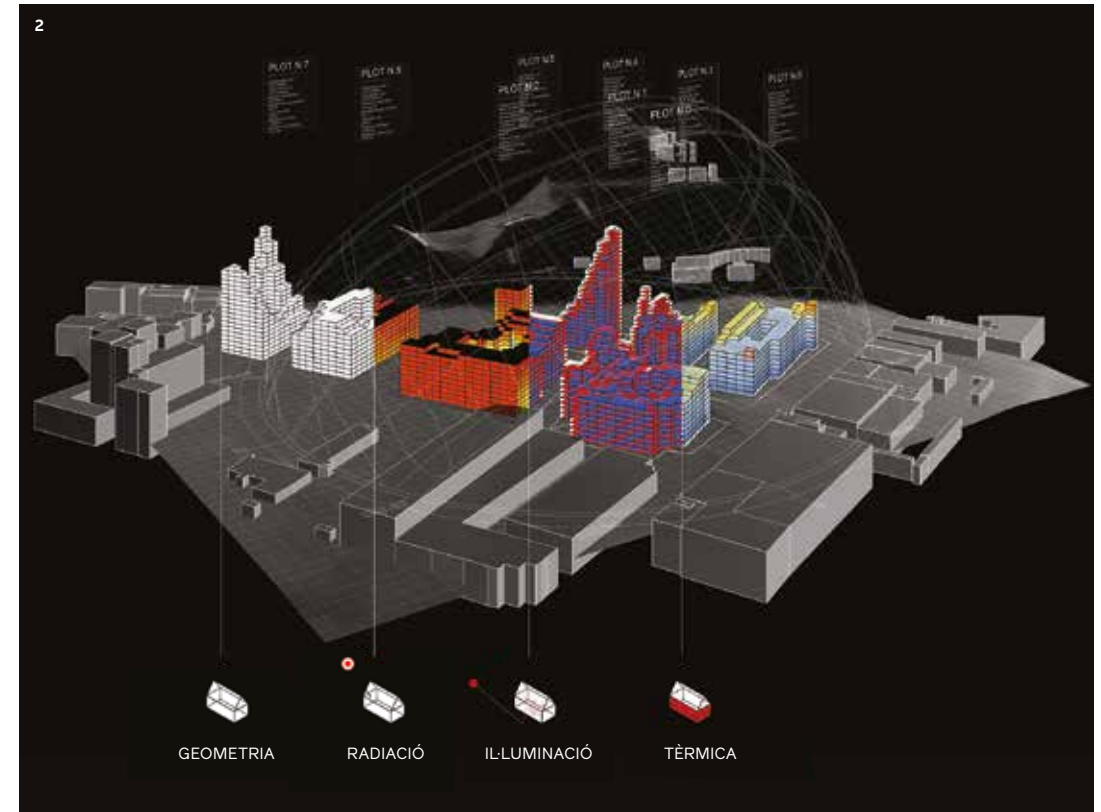
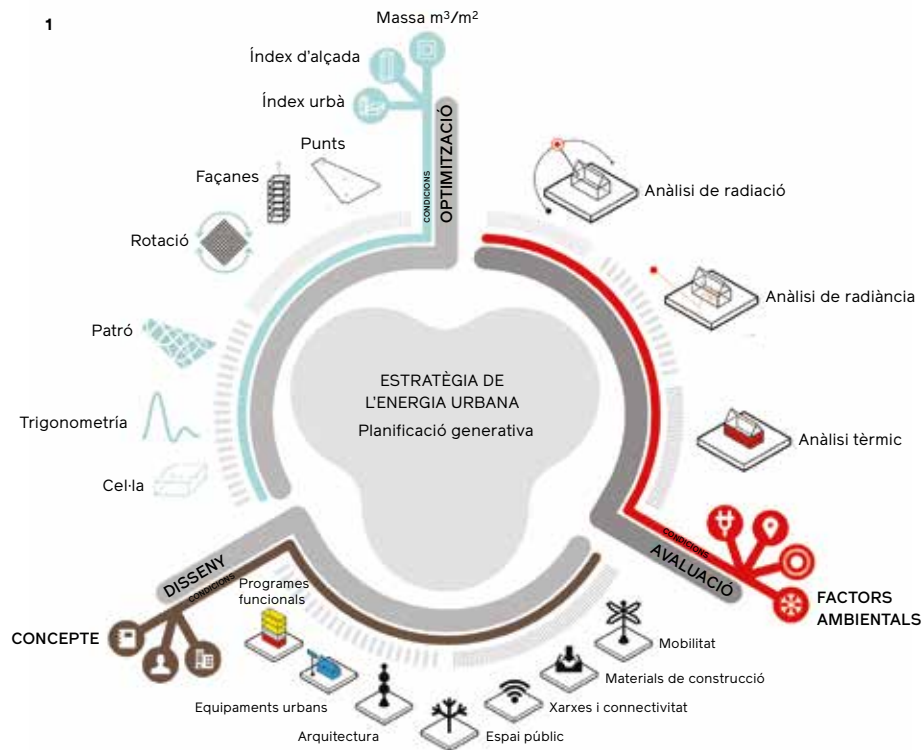


## ILLA DE BAIXES EMISSIONS

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2014—2015 • ÀMBIT 7,1 ha

Es tracta del desenvolupament d'una metodologia i criteris per al disseny de l'ordenació d'una illa al barri de la Marina del Prat Vermell de la Zona Franca (sector 12), que en minimitzi les emissions i tregui el màxim profit dels recursos energètics de l'entorn. L'objectiu és assolir un disseny que aconsegueixi el màxim grau d'autosuficiència energètica i per a això es du a terme una optimització a tres escales: urbanística, edifici i habitatge. Aquest estudi combina tècniques de disseny paramètric, anàlisi constructiva dels edificis i aplicació de les millors tecnologies disponibles.

A les primeres fases de la planificació urbana és essencial incorporar noves eines per al disseny de ciutats amb la finalitat de minimitzar les demandes energètiques. Per al Sector 12 del Barri de la Marina del Prat Vermell s'han emprat eines de modelatge paramètric per al disseny de noves zones urbanes amb baixa demanda d'energia. A partir dels paràmetres urbanístics, d'edificabilitat i de condicions de contorn, es duu a terme un procés d'optimització genòmica computacional, que permet analitzar i optimitzar aspectes com la radiació, la il·luminació i la demanda tèrmica emprant eines com *EnergyPlus* i *Radiance*.



A la imatge superior es mostren els resultats de l'aplicació de la metodologia. D'esquerra a dreta es visualitzen la geometria, el càlcul de radiació en façana, la il·luminació natural a dins dels edificis, el càlcul de la demanda tèrmica per planta.

Els resultats del disseny paramètric es combinen en un procés d'optimització multiobjectiu per aconseguir un conjunt d'edificis de baixa demanda d'energia que garanteixin la millor combinació de la demanda tèrmica mínima, la màxima radiació solar a la façana i el rendiment màxim de la llum del dia dins dels edificis. L'alternativa de millor disseny urbanístic s'analiza amb més detall, amb la finalitat d'optimitzar el disseny dels edificis aplicant-hi les millors tècniques constructives i implementant-hi les millors tecnologies disponibles que permetin aconseguir més grau d'autosuficiència del sector.

## UNA ESTRATÈGIA PER A LA MARINA

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2017–2018 • ÀMBIT 200 ha

Des de l'aprovació definitiva de la Modificació del Pla General Metropolità (MPGM) de la Marina (2006) han passat ja més de 10 anys. Així i tot, i per raons diverses, el desenvolupament s'ha endarrerit respecte a les previsions fetes en el seu moment. Per poder reactivar la transformació d'aquest àmbit, avui es fa imprescindible actualitzar el pla i adaptar les mesures i intervencions proposades als reptes i paràmetres de desenvolupament actuals. Alhora, al voltant de la Marina del Prat Vermell han sorgit diversos projectes, de caràcter majoritàriament terciari, que estan transformant la zona en un dels nous pols d'activitat econòmica de la ciutat de Barcelona i l'àrea metropolitana. Alguns d'aquests projectes són el nucli d'activitats tecnològiques Àrea@8, els desenvolupaments de la plaça Europa-Eix Gran Via, el BCN Fira District i el nou Campus Administratiu de la Generalitat de Catalunya.



TAGS

Canvi climàtic, Energia, Estratègia urbana, Habitatge, Medi ambient, Mobilitat, Paisatge, Qualitat ambiental, Urbanisme

En aquest sentit, i de manera complementària a l'actualització del pla, es fa necessari definir un instrument estratègic i de gestió del procés de transformació de l'àmbit de la Marina, és a dir, el territori format pels barris administratius de la Marina del Prat Vermell i la Marina del Port, que ha d'incidir en la connexió i integració de l'àmbit amb l'entorn i potenciar un desenvolupament social i espacial cohesionat. També ha de plantejar un full de ruta, a mitjà i llarg termini, que permeti garantir una gestió urbana ajustada a la realitat del territori en qüestions tan fonamentals com són l'habitatge, la qualitat dels espais urbans i la connectivitat de l'àmbit. I és que, més enllà de l'àmbit concret de la MPGM, el territori de la Marina té encara molts reptes per resoldre. Entre altres, el desplegament del transport públic, la millora de les connexions viàries per a vianants i bicicletes, la integració de l'àrea amb els espais naturals que l'envolten i l'eficiència energètica (especialment la possible connexió a la xarxa de climatització).

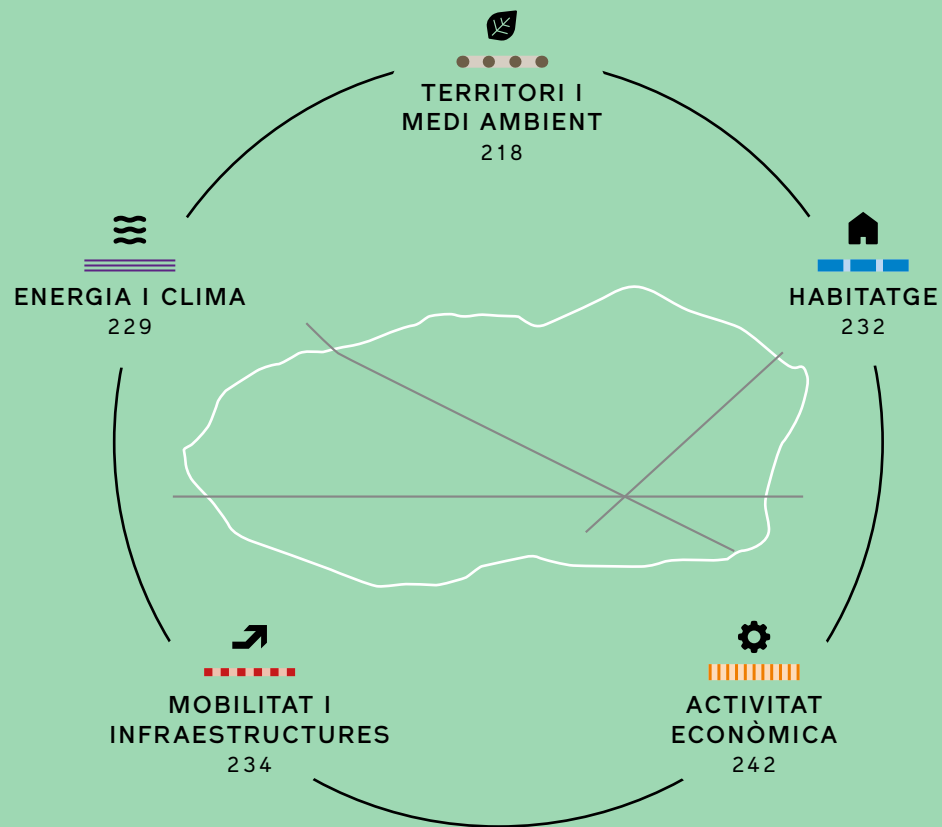
La transformació de la Marina del Prat Vermell i de tot l'entorn és un dels grans projectes a què la ciutat haurà de fer front en un futur immediat. El seu desenvolupament és a llarg termini i, per tant, seran de vital importància la gestió i el seguiment de la seva implementació en el marc d'una visió estratègica.





# TREBALLS

## EXTRA-RONDES



Per Barcelona Regional (BR), la dimensió metropolitana no s'entén separada de les realitats d'escala més abastable i propera de les ciutats que la configuren. Molt al contrari, és en aquella dimensió on es troben les claus de volta de molts dels problemes que les dites ciutats plantegen.

D'igual manera que a les àrees centrals, però fins i tot amb més intensitat, la metròpoli es conforma com la superposició de diversos nivells, inseparables a causa de les complexes interaccions establertes entre ells, i que li doten de caràcter sistèmic. És aquesta condició la que sempre ha estat present a BR a l'hora d'abordar els seus treballs. I és aquesta la raó per la qual BR ha intentat dotar-se sempre de totes les eines per tal de reforçar els coneixements i l'experiència aportada pels seus equips tècnics.

El manteniment actualitzat des de 1993 d'un plànol de tot el territori metropolità, més enllà de les seves fronteres administratives –des de Sitges a Mataró i per sobre del Papiol– no tan sols amb la voluntat de descriure la realitat sinó recollint totes les propostes de transformació que, petites o grans, aprovades o simplement proposades, tant des de la iniciativa pública com privada, no és una iniciativa asèptica. Com tampoc són asèptics els criteris gràfics de representació o les diferents escales de treball i de reproducció. Respon a una clara voluntat, primer, d'entendre la realitat territorial d'una manera dinàmica i, segon, de disposar d'un instrument per testejar anàlisis, reflexions i propostes.

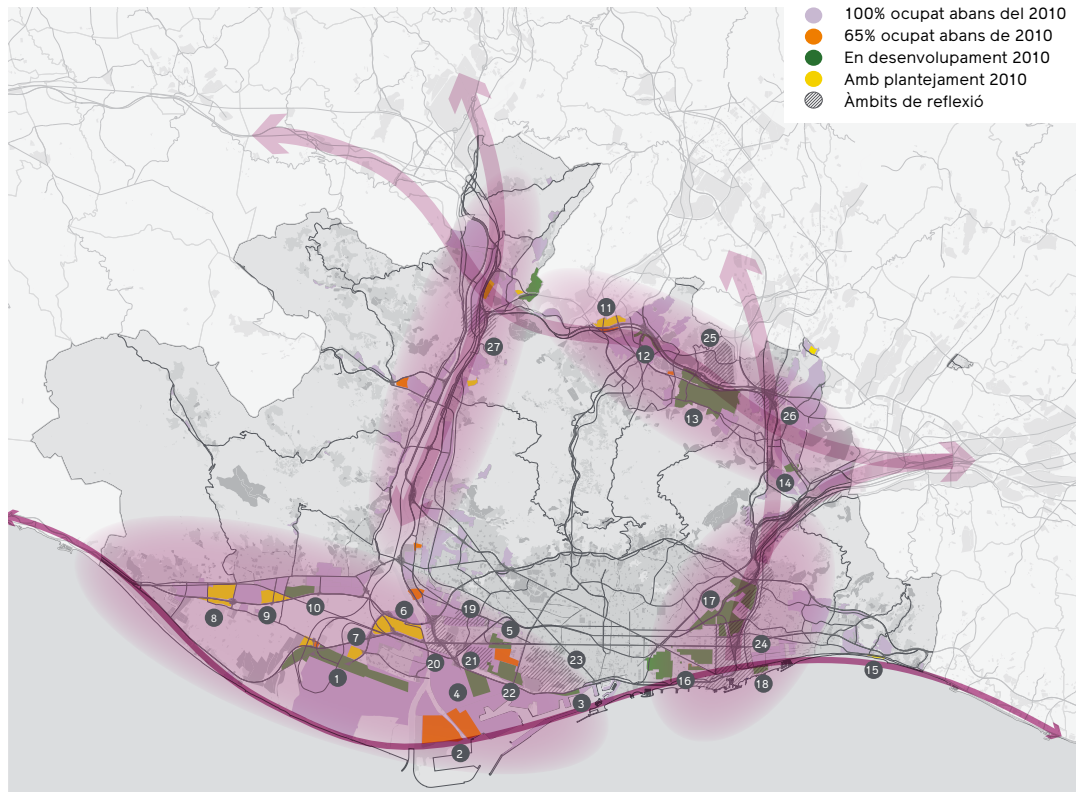
Es tracta d'un plànol elaborat amb MicroStation, software utilitzat, des de la primera versió, pels tècnics de BR quan encara treballaven a l'Institut Municipal de Promoció Urbanística (IMPU). L'ús intens d'aquesta eina és la raó que va motivar la col·laboració de BR amb l'empresa Bentley, propietària del programa pel desenvolupament de prestacions especials per Espanya. Així mateix, des de les primeres versions d'Arqinfo per MS-DOS, a les successives versions d'ArcView o les darreres d'ArcGIS, BR s'ha dotat sempre del millor software disponible en el camp dels Sistemes d'Informació Geogràfica (SIG), per dur a terme les seves anàlisis i estudis, que han donat lloc a cartografies i bases de dades fonamentals per a moltes polítiques innovadores. Amb el mateix esperit, l'any 2009 es va dotar del software de modelització de la qualitat de l'aire urbà que uns anys després va permetre facilitar a l'Ajuntament la predicció de la dita qualitat amb tres dies d'anticipació i que qualsevol ciutadà pot consultar a la pàgina web municipal.

Totes aquestes eines específiques, entre d'altres, són al darrera de quasi bé tots els treballs que, relacionats amb diversos sistemes metropolitans, conformen aquest apartat.

# TERRITORI I MEDI AMBIENT

## REFLEXIÓ ESTRATÈGICA METROPOLITANA (REM)

CLIENT Àrea Metropolitana de Barcelona • PERÍODE 2012—2015  
 ÀMBIT Àrea Metropolitana de Barcelona, 36 municipis, 636 km<sup>2</sup>



- |                                 |                                      |                              |
|---------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ciutat Aeroportuària         | 12. Vullpalleres                     | 23. Illa Cultural (Montjuïc) |
| 2. ZAL                          | 13. Parc de l'Alba                   | 24. Àmbit Besòs              |
| 3. Litoral del Morrot           | 14. Ripollet Park                    | 25. UAB-Cerdanyola           |
| 4. Nous Desenvolupaments ZF     | 15. Plataforma Marítima              | 26. Baricentro               |
| 5. Plaça Europa                 | 16. 22@                              | 27. Nus del Papiol           |
| 6. Centre Direccional-Prat Nord | 17. Sagrera i entorns                |                              |
| 7. Mas Blau                     | 18. Tèrmiqes Besòs                   |                              |
| 8. Els Joncs                    | 19. Districte cultural L'H           |                              |
| 9. Can Alemany                  | 20. Parc Llobregat-Can Trabal-Biopol |                              |
| 10. La Marina                   | 21. Pedrosa-City Metropolitana       |                              |
| 11. Can Sant Joan               | 22. La Marina del Prat Vermell       |                              |

TAGS

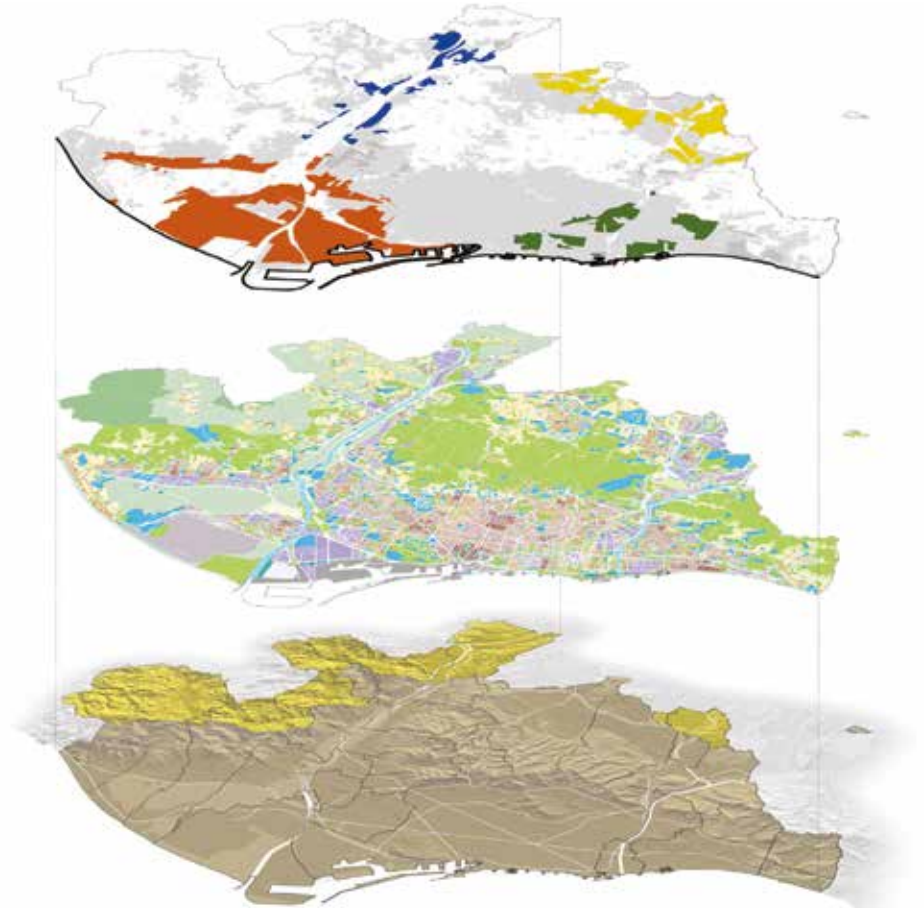
Canvi climàtic, Energia, Estratègia territorial, Indústria, Infraestructures, Medi ambient, Mobilitat, Qualitat ambiental, Territori, Turisme

Reflexió sobre la situació actual del territori metropolità des del punt de vista urbanístic, ambiental, socioeconòmic, de mobilitat i d'infraestructures, per determinar quins són els reptes prioritaris a desenvolupar en el futur. La Reflexió Estratègica Metropolitana (REM) es planteja amb vocació de servir per al desenvolupament d'altres estratègies i instruments de planificació del territori metropolità. La Reflexió s'estructura en 6 àmbits temàtics: la inclusió social, el desenvolupament econòmic sostenible, la sostenibilitat ambiental, la mobilitat eficient, la cohesió territorial i la capitalitat i governança. Barcelona Regional ha contribuït en aquest procés de reflexió i definició de prioritats juntament amb l'AMB en relació als aspectes de territori, mobilitat, infraestructures i sostenibilitat ambiental.

1

2

3



1. ESPAIS PER AL DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC
2. USOS DEL SÒL
3. NOU MARC INSTITUCIONAL



## PUBLICACIÓ ATLES AMBIENTAL DE L'ÀREA DE BARCELONA

CLIENT Àrea Metropolitana de Barcelona • PERÍODE 2000  
 ÀMBIT Regió Metropolitana de Barcelona, 3.236 km<sup>2</sup>

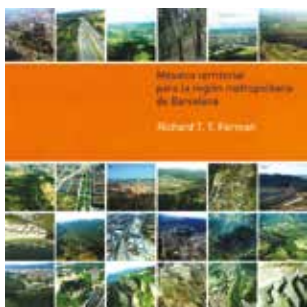


AUTORS Josep A. Acebillo, Ramon Folch  
 EDITORIAL Ariel Ciència  
 EDICIÓ Barcelona, 2000  
 ISBN 84-344-8025-5  
 IDIOMA Català

L'Atlas Ambiental de l'Àrea de Barcelona s'elabora a partir d'un conjunt d'avaluacions de dades de caràcter ambiental sobre les virtuts i els conflictes ecològics entre el territori i la ciutat. La publicació recull uns textos de referència i més de 200 mapes que els il·lustren, resultat d'un treball multidisciplinari de més de 40 experts de primer nivell sobre aspectes ambientals, geologia, riscos, qualitat de l'aire, soroll, contaminació de sòls i un llarg etcètera, que posen el coneixement ambiental del territori barceloní a l'abast de la ciutadania, en mostra els problemes i també apunta algunes solucions.

## PUBLICACIÓ MOSAICO TERRITORIAL PARA LA REGIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA

CLIENT Àrea Metropolitana de Barcelona • PERÍODE 2004  
 ÀMBIT Regió Metropolitana de Barcelona, 7.000 km<sup>2</sup>



AUTOR Richard T. T. Forman  
 EDITORIAL Gustavo Gili  
 EDICIÓ Barcelona, 2004  
 ISBN 84-252-1971-X  
 IDIOMA Castellà

Richard T. T. Forman, catedràtic de la Universitat de Harvard, és reconegut mundialment com el pare de l'ecologia del paisatge. La seva teoria del mosaic territorial (*land mosaic*) explica les funcions ecològiques que s'estableixen al territori i que són de gran rellevància per al futur d'una regió. L'autor, per encàrrec de Barcelona Regional, aplica els seus principis ecològics a la Regió de Barcelona i formula una proposta clara i conjunta per a tot el territori. Aquesta publicació ha esdevingut una referència destacada en l'àmbit internacional per la nova metodologia que adopta en el planejament estratègic de grans àrees metropolitanes.

TAGS

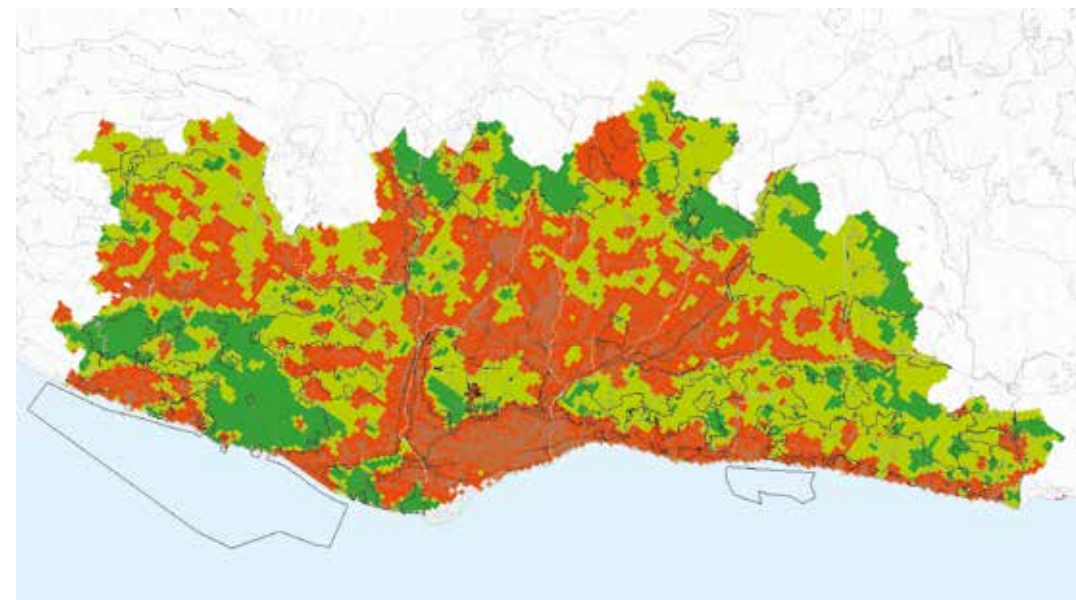
Aigua, Biodiversitat, Cartografia, Estratègia territorial, Medi ambient, Paisatge, Qualitat ambiental, Territori

## AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA (PTMB)

CLIENTS Institut d'Estudis Territorials, Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya • PERÍODE 2007–2010 • ÀMBIT Regió Metropolitana de Barcelona, 3.236 km<sup>2</sup>

El Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTMB) és l'instrument d'ordenació territorial que defineix amb l'horitzó al 2026 les estratègies per al sistema d'assentaments urbans, el sistema d'infraestructures (viàries i ferroviàries) i el sistema d'espais oberts de la Regió Metropolitana de Barcelona. Configura el marc rector sobre el qual s'han de desenvolupar els instruments de planejament urbanístic en aquest àmbit.

El director-gerent de Barcelona Regional va representar l'Ajuntament de Barcelona a la Ponència Tècnica del Pla. Així mateix, BR va elaborar tots els treballs relacionats amb l'avaluació ambiental. L'avaluació ambiental permet anticipar i prevenir els possibles problemes ambientals associats a un determinat pla, ja que s'aplica des de les fases inicials de l'elaboració i s'acompanya simultàniament en tot el procés d'elaboració del pla. L'Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) és el document tècnic que avalua, des del punt de vista ambiental, les propostes desenvolupades pel PTMB respecte als tres sistemes d'espais oberts, assentaments i infraestructures.



SÍNTESI D'ESPAYS D'INTERÈS NATURAL

- Espais protegits supramunicipals
- Baix interès natural
- Rellevant interès natural
- Elevat interès natural

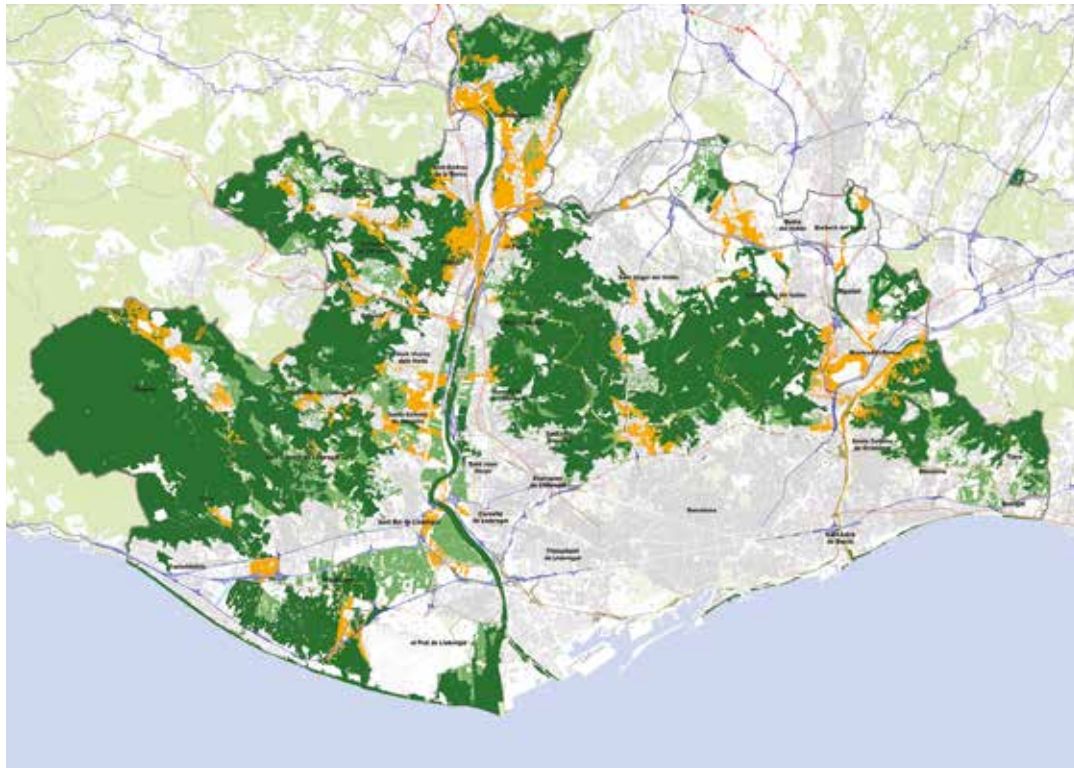
TAGS

Estratègia territorial, Infraestructures, Medi Ambient, Mobilitat, Paisatge, Qualitat ambiental, Territori

PLA DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL DE L'AMB 2014-2020

CLIENT Àrea Metropolitana de Barcelona • PERÍODE 2012—2016  
 ÀMBIT Àrea Metropolitana de Barcelona, 36 municipis, 636 km²

El Pla de Sostenibilitat Ambiental de l'AMB (PSAMB) és l'instrument marc que defineix les línies estratègiques per avançar cap a la sostenibilitat metropolitana des de tres nivells d'actuació: el territori metropolità, els serveis que l'AMB ofereix als 36 municipis metropolitans i la qualitat ambiental de la gestió de l'AMB. El Pla s'estructura en els sis eixos temàtics de territori, ecologia i biodiversitat, energia i canvi climàtic, mobilitat sostenible, mitjans de producció i consum, salut ambiental i l'eix transversal d'educació per la sostenibilitat. Es pot consultar més informació sobre el pla a la pàgina [www.amb.cat/s/web/medi-ambient/sostenibilitat/pla-de-sostenibilitat.html](http://www.amb.cat/s/web/medi-ambient/sostenibilitat/pla-de-sostenibilitat.html).

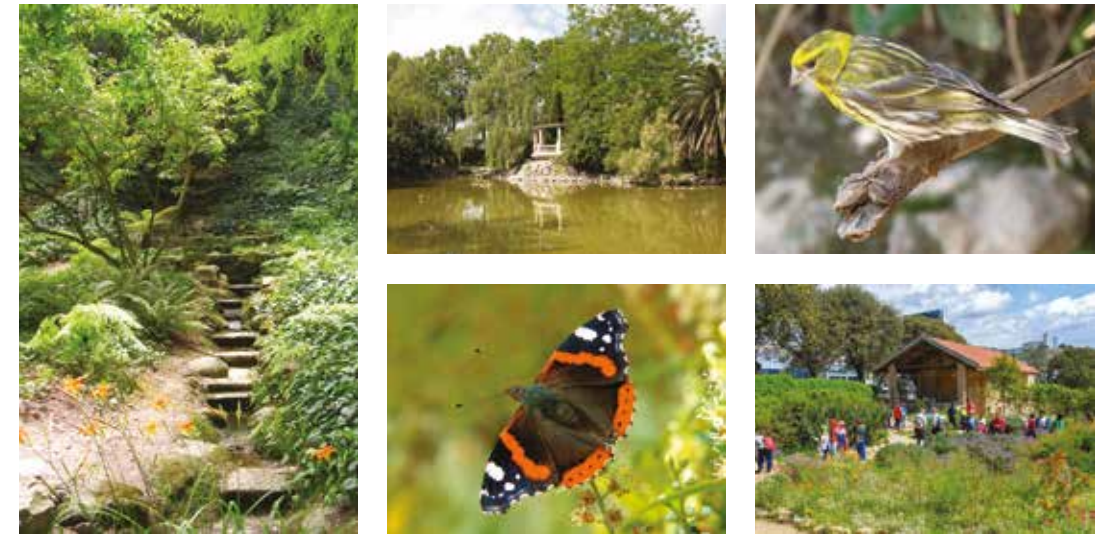


ZONES CRÍTIQUES DE LA XARXA ECOLÒGICA FUNCIONAL

- Zones crítiques
- Zones contínues
- Àrees nucli
- Zones d'interès florístic i faunístic

PLA DE MILLORA DE LA BIODIVERSITAT EN LA XARXA DE PARCS DE L'AMB

CLIENT Àrea Metropolitana de Barcelona • PERÍODE 2016—2018  
 ÀMBIT Àrea Metropolitana de Barcelona, 36 municipis, 636 km²



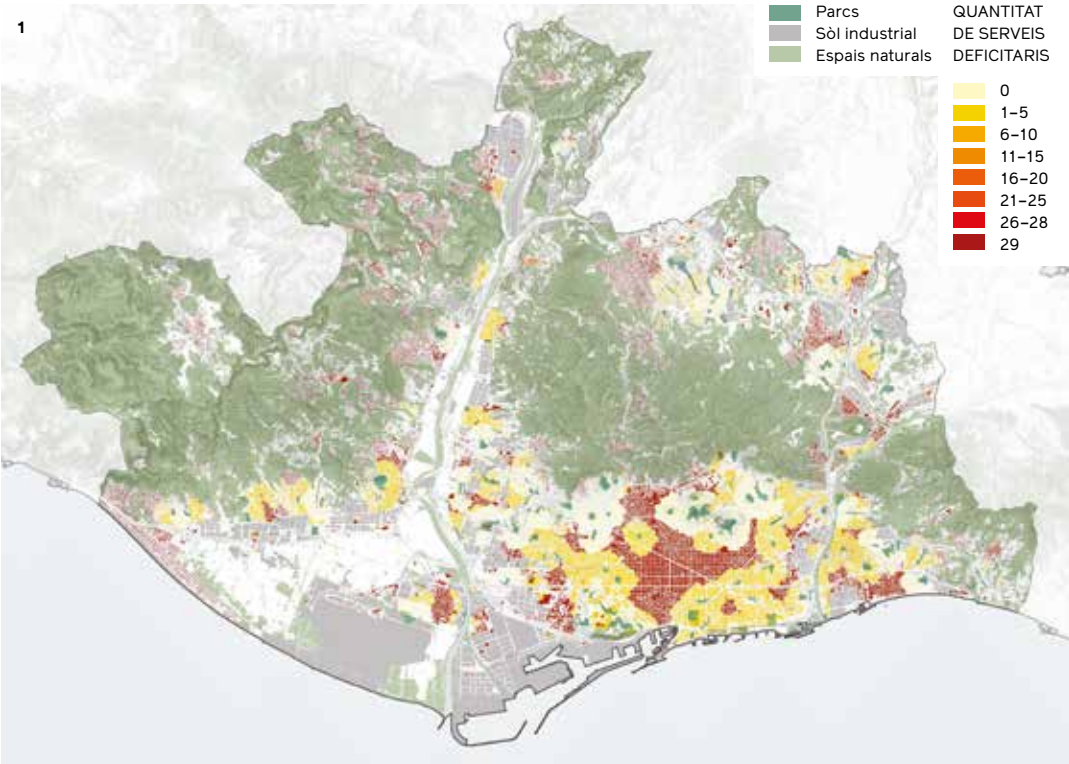
Un dels principals condicionants dels parcs a les zones metropolitanades és la seva ubicació en entorns molt antropitzats on, històricament, els objectius econòmics o socials es prioritzen en detriment dels ecològics. En les darreres dècades, les administracions han fet un esforç per fer compatibles els usos urbans amb la funcionalitat dels ecosistemes. En aquesta línia, l'AMB aposta per una gestió basada en la conservació i el foment de la biodiversitat de parcs i platges metropolitanades, partint de la base que la biodiversitat és una característica fonamental perquè els ecosistemes funcionin adequadament, puguin superar millor els impactes i les perturbacions, i siguin més complexos i també capaços d'oferir més serveis ecosistèmics a la població.

Per tal d'avançar en la millora de la biodiversitat a la xarxa de parcs, es desenvolupa aquest pla, que té com a principal objectiu establir línies estratègiques per a una millora de la biodiversitat i del potencial educatiu dels parcs i platges de l'àrea metropolitana de Barcelona, tot conciliant-ho amb els respectius valors socials. Paral·lelament, el pla representa també una eina de consulta per als tècnics municipals i altres administracions, centres educatius o públic en general.



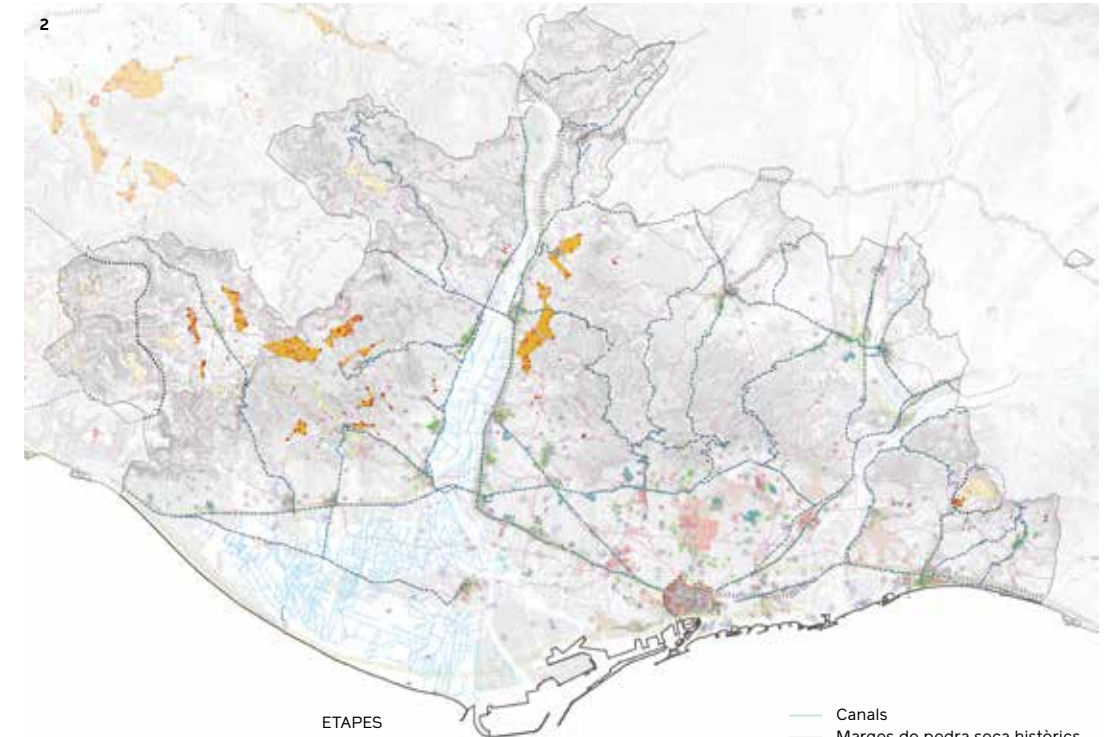
## AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC METROPOLITÀ (PDU)

CLIENT Àrea Metropolitana de Barcelona • PERÍODE 2018-Actualitat  
ÀMBIT Àrea Metropolitana de Barcelona, 36 municipis, 636 km<sup>2</sup>



L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) està elaborant el Pla Director Urbanístic Metropolità (PDU), que permetrà construir les bases del nou urbanisme de la metròpoli futura. Per la importància del pla i la possible incidència que pot tenir sobre el medi ambient, i tal com estableix la normativa, aquest pla ha de passar per un procés d'avaluació ambiental estratègica. El procés d'avaluació ambiental estratègica és un instrument de prevenció que té la finalitat d'identificar, preveure, avaluar i establir les mesures necessàries per mitigar els possibles efectes ambientals negatius associats al desenvolupament del pla. L'avaluació ambiental estratègica consta de tres grans fases: document inicial estratègic (que es tramita juntament amb l'avanç del pla), l'estudi ambiental estratègic (que es tramita amb l'aprovació inicial) i la declaració ambiental estratègica (amb l'aprovació definitiva).

Paral·lelament al desenvolupament i la redacció de l'avanç del PDU, Barcelona Regional ha treballat amb l'AMB tant en els treballs previs del PDU (workshops i les taules temàtiques d'espais oberts, metabolisme i infraestructures de mobilitat) com en l'elaboració del Document Inicial Estratègic (DIE) del PDU. El DIE, que es tramita paral·lelament amb l'Avanç del Pla Director Urbanístic Metropolità (PDU), fa una diagnosi de la matriu territorial i la infraestructura verda, del metabolisme urbà, del canvi climàtic i la resiliència del territori metropolità; estableix quins són els objectius ambientals que ha de tenir el PDU, i finalment fa un anàlisi ambiental de les alternatives plantejades en l'avanç. Per completar el DIE, Barcelona Regional també ha fet estudis específics que han servit per nodrir la diagnosi del territori metropolità.

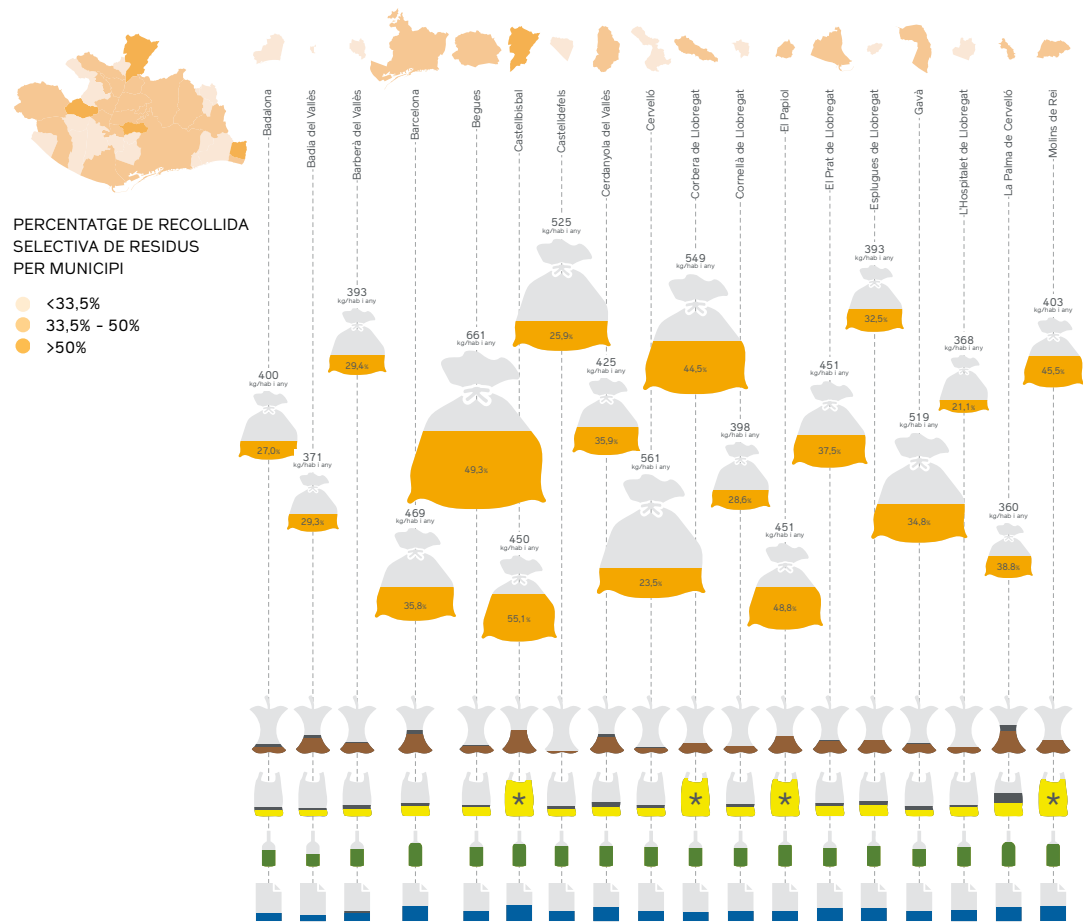


- |   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>--- Carreteres històriques</li> <li>--- Camins històrics</li> <li>--- Camí ral</li> <li>--- Muralles</li> <li>--- Via Augusta</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✦ 1800-1890</li> <li>✦ 1890-1936</li> <li>✦ 1936-1980</li> <li>✦ 1980-2012</li> <li>✦ PRE</li> <li>✦ s. IX-XV</li> <li>✦ s. XVI-XVIII</li> <li>✦ Xemenieia</li> <li>✦ Colònies i fàbriques</li> <li>✦ Molins i adoberies</li> <li>✦ Parcs i jardins</li> <li>✦ Ports pesquers</li> </ul> | <p>PATRIMONI HISTÒRIC CATALOGAT DE L'AMB<br/>Categoria de protecció</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Altres Béns</li> <li>■ BCIL</li> <li>■ BCIN</li> <li>■ Parcs Històrics</li> <li>■ Casc Antic</li> <li>■ Eixample suburbà històric</li> <li>■ Teixit primigeni casc antic</li> <li>■ Teixit primigeni suburbà</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>--- Canals</li> <li>--- Marges de pedra seca històrics</li> <li>--- Marges de pedra seca productius</li> <li>--- Marges de pedra seca històrics (zona)</li> <li>--- Marges de pedra seca productius (zona)</li> <li>--- Murs de pedra seca</li> <li>--- Parcs històrics</li> <li>--- Camins històrics</li> <li>--- Camí dels monjos</li> <li>--- BCIN</li> <li>--- Agricultura de pedra seca</li> <li>--- Àmbit de pedra seca</li> </ul> |
|---|---|--|---|

## PROGRAMA METROPOLITÀ DE PREVENCIÓ I GESTIÓ DE RECURSOS I RESIDUS MUNICIPALS 2019-2025 (PREMET25)

CLIENT Àrea Metropolitana de Barcelona • PERÍODE 2017—Actualitat  
 ÀMBIT Àrea Metropolitana de Barcelona, 36 municipis, 636 km²

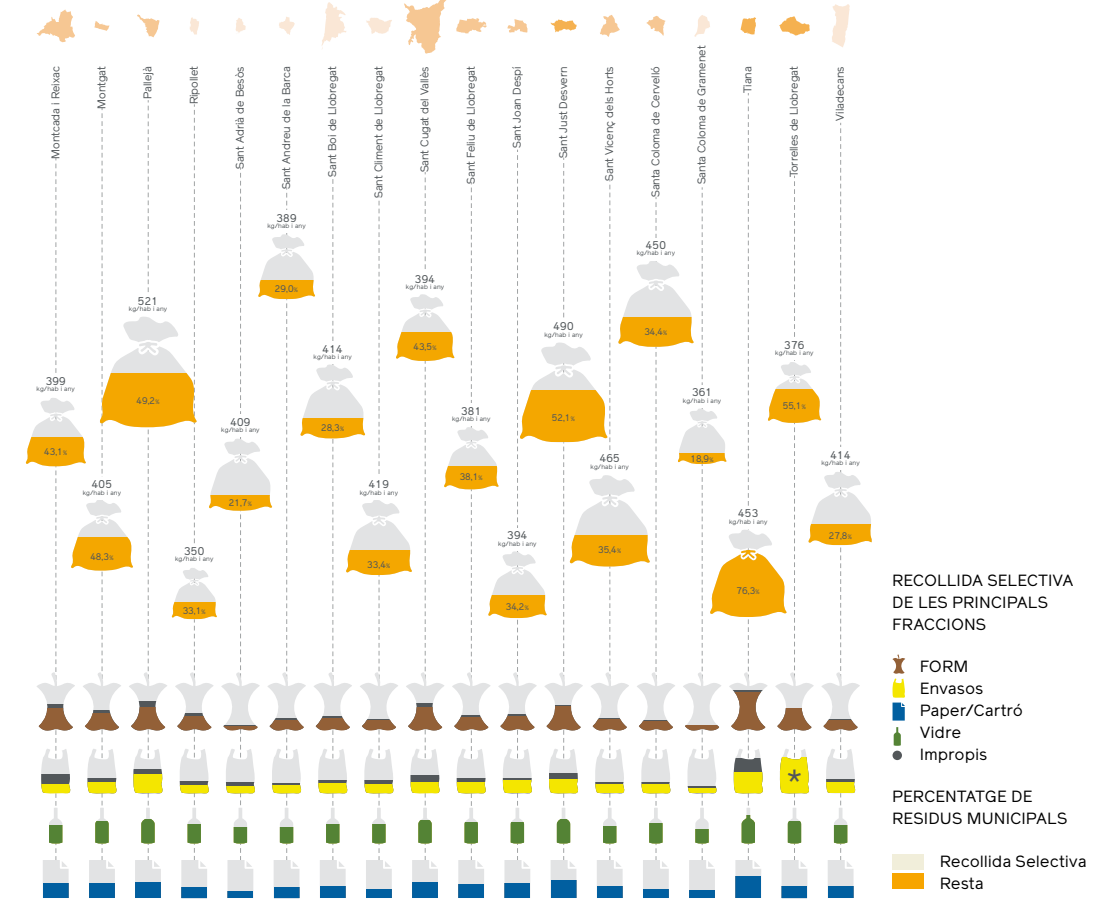
Barcelona Regional ha donat assistència tècnica des de l'any 2017 al Servei de Programes i Estudis de la Direcció de Prevenció i Gestió de Residus de l'AMB en la realització de diferents treballs d'anàlisi emmarcats en aquest programa i en la seva redacció. Ha treballat, entre d'altres, en el càlcul d'un indicador global de reciclatge (DREC), en la definició de projeccions de generació de residus i escenaris de recollida selectiva, i en la caracterització de la gestió de cadascuna de les fraccions de residus municipals.



TAGS

El PREMET25 és l'instrument metropolità de planificació de residus que ha de definir una estratègia d'actuació basada en una nova governança que aposti per reduir els residus municipals, permeti assolir un 55% de reciclatge l'any 2025 i aconseguir la neutralitat en carboni del sistema metropolità de tractament de residus.

Aquest programa, més enllà de donar continuïtat als anteriors programes metropolitans de gestió de residus (1997-2006 i 2009-2016), fa un pas endavant posant èmfasi no només en el tractament dels residus que arriben a les plantes, sinó també en la necessitat d'avançar cap a sistemes de recollides de residus individualitzats, que permetin segregar més els residus en origen, i en la necessitat de desenvolupar una nova governança que permeti treballar conjuntament amb els municipis metropolitans per tal de donar compliment als objectius europeus. El programa també posa en valor la necessària actuació en termes de prevenció i educació ambiental, i planteja un pla d'actuacions flexible que permeti adaptar-se a les necessitats de tractament futures a mesura que es vagin fent els canvis de sistemes de recollides. Es pot consultar més informació sobre del pla a [www.premet25.cat](http://www.premet25.cat).





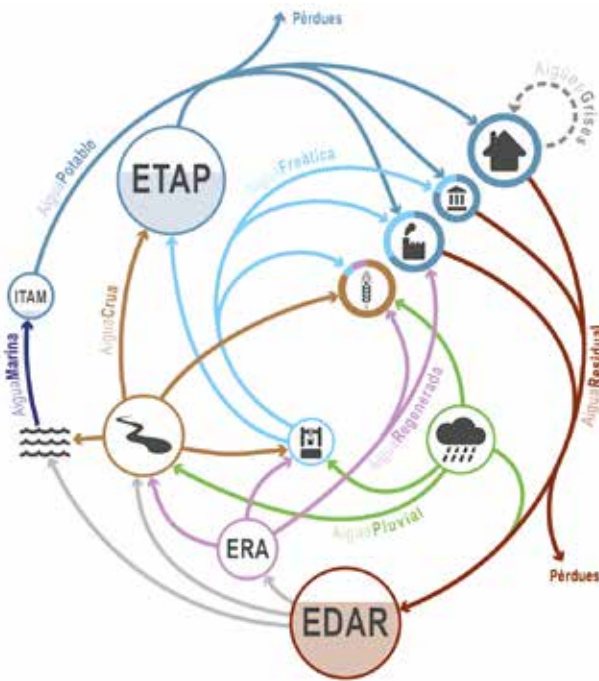
## PLA DIRECTOR DEL CICLE INTEGRAL DE L'AIGUA DE L'AMB

CLIENT Àrea Metropolitana de Barcelona • PERÍODE 2017—Actualitat  
 ÀMBIT Àrea Metropolitana de Barcelona, 36 municipis, 636 km²

L'Àrea Metropolitana de Barcelona és deficitària en termes de recursos hídrics: per la seva situació, pel seu clima i per la gran població i activitat industrial, consumeix més aigua de la que el propi entorn físic li pot oferir. És per aquest motiu que s'analiza el cicle de l'aigua des d'un punt de vista integral, considerant totes les aigües que hi entren (superficials, subterrànies, marines, regenerades i pluvials) que es consumeixen (pels habitatges, la indústria, el comerç, el reg, etc.), de quina manera es relacionen i com es pot optimitzar el seu aprofitament.

En ser una regió deficitària, bona part de l'aigua que es consumeix a l'AMB prové de l'exterior, principalment quan es tracta d'aigua potable, que d'altra banda és el consum més important en termes de volum anual. És per això que resulta interessant fer el balanç entre aquells recursos hídrics que s'obtenen dins els límits de l'AMB i els que provenen de fora. Aquesta distinció permet, en última instància, veure fins a quin punt és autosuficient l'AMB, i analitzar si en el futur es pot augmentar aquesta autosuficiència, tenint en compte les perspectives de futur i els efectes del canvi climàtic.

El Pla Director del Cicle Integral de l'Aigua de l'AMB té com a objecte augmentar la sostenibilitat, resiliència i eficiència d'aquest cicle, consolidar el concepte del cicle integral i millorar la qualitat de les masses d'aigua. En aquest document s'estudia de manera integral i transversal els recursos i demandes d'aigua, a banda dels sistemes d'abastament, sanejament, regeneració i reg dins el territori metropolità. Planteja un retrat de la situació actual i dels reptes de futur, per a poder identificar les debilitats i amenaces de tot el cicle i establir unes línies d'actuació amb l'objectiu de millorar la seva eficiència, cercant fórmules per adaptar les fonts disponibles a les demandes actuals i potencials, augmentant l'ús de recursos locals i minimitzant la dependència territorial d'altres sistemes.



TAGS

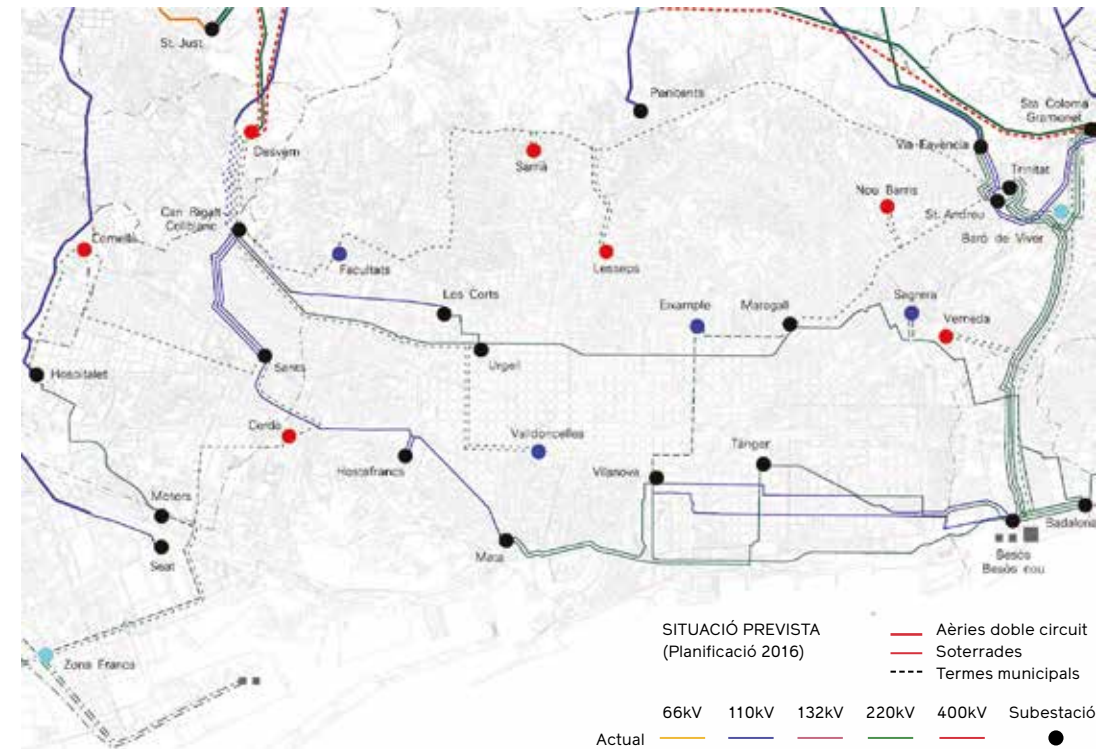
Aigua, Canvi climàtic, Digitalització, Estratègia territorial, Infraestructures, Medi ambient, Metabolisme urbà, Qualitat ambiental, Residus, Resiliència

## ENERGIA I CLIMA

### PLA ESTRATÈGIC DE LA XARXA ELÈCTRICA DE L'AMB

CLIENT Àrea Metropolitana de Barcelona • PERÍODE 2006—2011  
 ÀMBIT Àrea Metropolitana de Barcelona, 36 municipis, 636 km²

En el marc del seguiment de les actuacions sobre la xarxa elèctrica de Barcelona i el seu entorn, es va desenvolupar un Pla estratègic amb l'objectiu de millorar la garantia i la qualitat de la xarxa de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Aquest Pla estratègic plantejava una proposta alternativa a les planificacions sectorials tot incidint en la millora de la resiliència i de la qualitat ambiental del territori a través d'actuacions per a la millora del mallat de la xarxa i l'homogeneïtzació i la racionalització de la xarxa aèria per reduir l'impacte sobre els entorns naturals i urbans del territori metropolità.



SITUACIÓ PREVISTA (Planificació 2016)		Aèries doble circuit		Subestació			
		Soterrades					
		Termes municipals					
		66kV	110kV	132kV	220kV	400kV	Subestació
Actual	Sòlida	[Línia groga]	[Línia blava]	[Línia vermella]	[Línia verda]	[Línia taronja]	[Punt negre]
En construcció	Dotted	[Línia groga]	[Línia blava]	[Línia vermella]	[Línia verda]	[Línia taronja]	[Punt blau]
En tramitació	Dashed	[Línia groga]	[Línia blava]	[Línia vermella]	[Línia verda]	[Línia taronja]	[Punt verd]
Previst	Dash-dot	[Línia groga]	[Línia blava]	[Línia vermella]	[Línia verda]	[Línia taronja]	[Punt vermell]

TAGS

Digitalització, Energia, Estratègia urbana, Infraestructures, Metabolisme urbà, Mobilitat, Qualitat ambiental, Resiliència

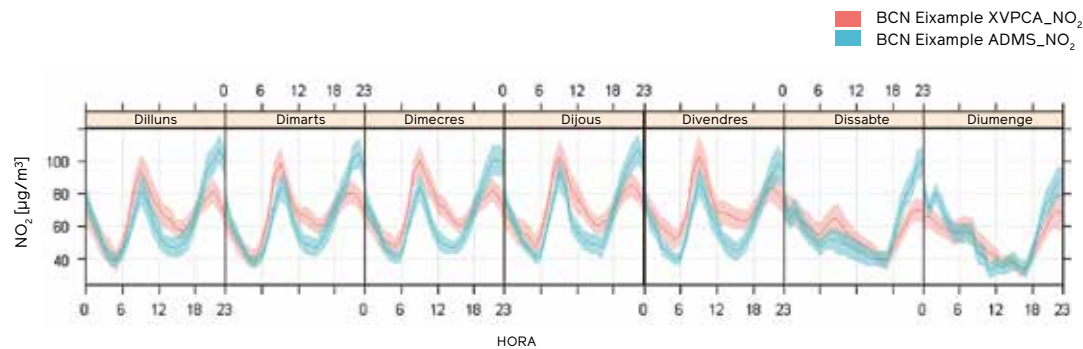
## QUALITAT DE L'AIRE MUNICIPIS DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

CLIENTS Àrea Metropolitana de Barcelona i Generalitat de Catalunya  
PERÍODE 2010—2018—Actualitat • ÀMBIT AMB i alguns municipis de la RMB



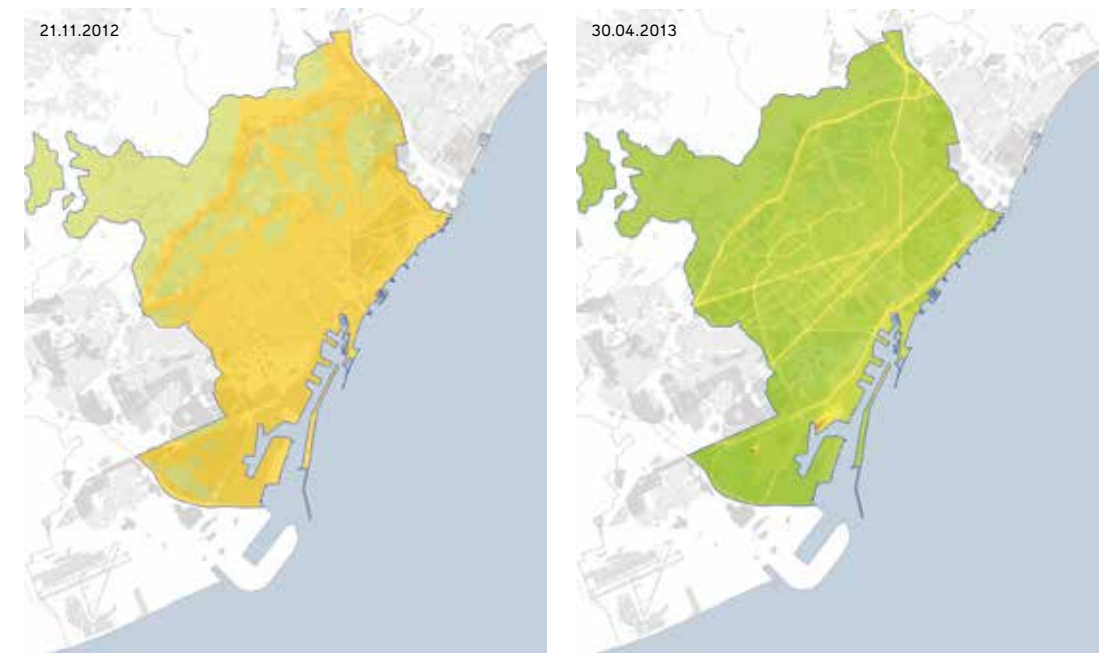
Barcelona Regional va utilitzar l'experiència adquirida amb el model de qualitat de l'aire de Barcelona per aplicar-la a modelitzacions de qualitat de l'aire per la Generalitat de Catalunya, el Port de Barcelona, ADIF i per municipis de la Regió i de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, com Badalona, El Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Sabadell, Mollet del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs o Sant Just Desvern.

Per modelitzar el comportament dels contaminants es va fer un exhaustiu inventari d'emissions distribuït territorialment i temporalment, el qual es va introduir en un model de dispersió de contaminants que considera l'efecte de *street canyon* que hi ha a les ciutats i les reaccions químiques dels contaminants, per així obtenir la distribució territorial de la concentració de contaminants en el continu metropolità i amb una resolució mitjana de 20 m. Per aquest projecte es va desenvolupar un inventari d'emissions detallat i de tots els sectors utilitzant Sistemes d'Informació Geogràfica (SIG), i a més es va utilitzar la tecnologia Remote Sensing Device (RSD) per caracteritzar en detall els vehicles que circulen per la ciutat, mesurant-ne, a més, les emissions del tub d'escapament en condicions reals de circulació.



En quant a la previsió de la qualitat de l'aire, Barcelona Regional ha desenvolupat un model algorítmic d'aprenentatge automàtic per a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que pronostica els nivells de contaminació d' $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$  i  $\text{O}_3$  en resolució horària i diària per als pròxims tres dies. La previsió es fa utilitzant una xarxa neuronal de diverses capes (*deep learning*) i el resultat es mostra en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  i en l'Índex de Qualitat de l'Aire Metropolità (IQAM).

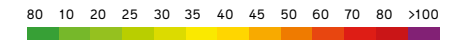
La visualització dels resultats de la previsió es pot consultar públicament a la web de l'AMB ([www.visorqualitataire.amb.cat](http://www.visorqualitataire.amb.cat)), on també es pot veure l'evolució històrica de la qualitat de l'aire dels últims cinc dies. Internament s'envien alertes via correu electrònic si se superen determinants líndars de contaminació, d'aquesta manera els gestors del territori poden fer una gestió més acurada considerant els nivells de qualitat de l'aire, en moments d'alta concentració de contaminants o s'hi ha previsió de nivells alts.



ÍNDEX DE QUALITAT DE L'AIRE

- Excel·lent
- Satisfactòria
- Acceptable
- Deficient
- Molt deficient

CONCENTRACIÓ MITJA DIÀRIA DE CONTAMINANTS  $\mu\text{g}/\text{m}^3$





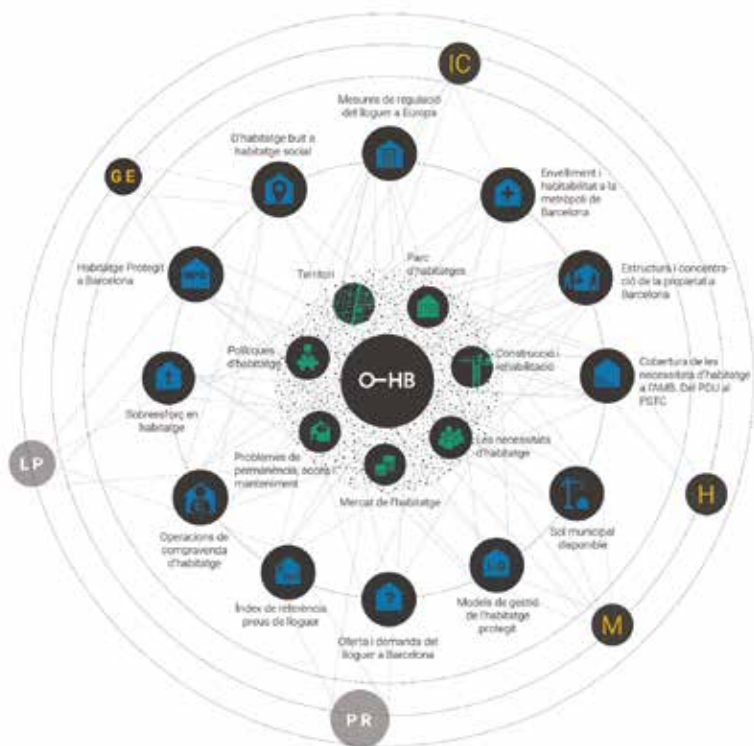
# HABITATGE

## TREBALLS EN EL MARC DE L'OBSERVATORI METROPOLITÀ DE L'HABITATGE DE BARCELONA

CLIENTS Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona i Ajuntament de Barcelona, amb el suport de l'Associació de Gestors d'Habitatge Social de Catalunya  
 PERÍODE 2016—Actualitat • ÀMBIT Àrea Metropolitana de Barcelona, 36 municipis, 636 km<sup>2</sup>

Fenòmens tan dispars com la crisi econòmica i financera del 2008 i la irrupció d'empreses de lloguer d'habitatges turístics com Airbnb (creada aquell mateix any) han modificat significativament el mercat immobiliari de l'àrea metropolitana de Barcelona. Les situacions d'emergència habitacional i de dificultat d'accés a l'habitatge contrasten amb la presència d'un parc d'habitatge buit, que és una situació difícil de quantificar malgrat els intents de fer-ne censos en alguns municipis. D'altra banda, a l'àrea metropolitana es detecten zones on hi ha una concentració d'edificis amb necessitats de rehabilitació, en teixits històrics i, sobretot, en desenvolupaments del període 1950-1970, que no compleixen els requisits actuals d'aïllament tèrmic i qualitat de l'edificació en general.

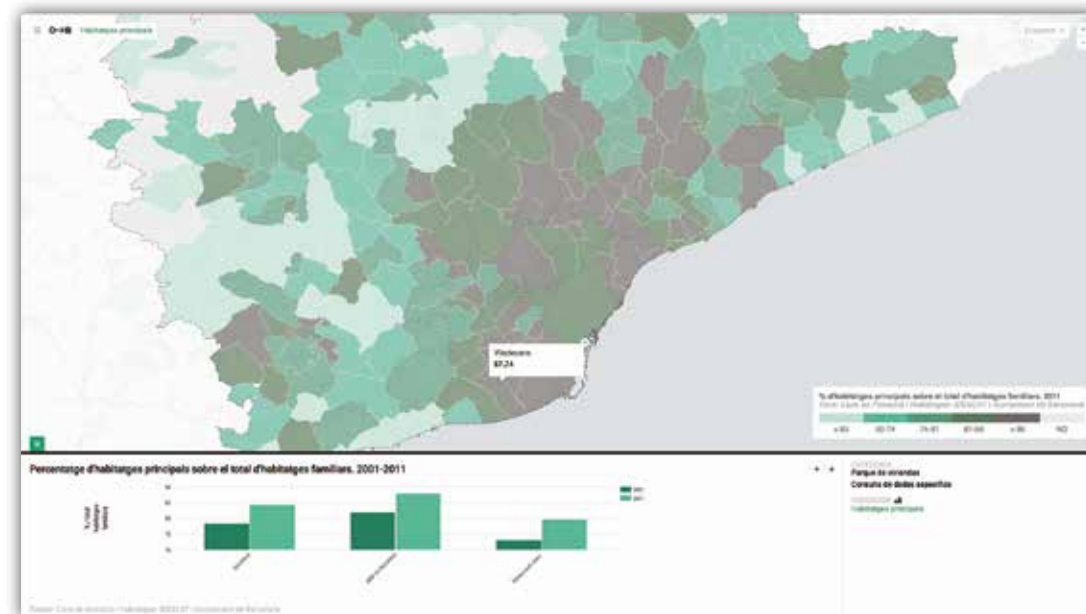
1



La gestió del parc d'habitatges buit, la gestió de la gentrificació i l'impacte dels habitatges turístics, la rehabilitació, el seguiment de les situacions de sobreocupació i infrahabitatge, i l'emergència habitacional, són els principals camps en què es focalitzen les problemàtiques d'habitatge a l'àrea metropolitana de Barcelona. Per poder fer polítiques públiques que donen resposta a aquests reptes, cal disposar de dades a escala supramunicipal i metropolitana, i d'instruments de gestió supramunicipals. Barcelona Regional ha participat, i fins i tot promogut, diversos estudis i iniciatives que apunten en aquesta direcció.

En aquest sentit, Barcelona Regional ha impulsat la creació de l'Observatori Metropolità de l'Habitatge de Barcelona (O-HB), un instrument d'àmbit supramunicipal encapçalat per diverses administracions capaç de tenir una mirada holística sobre l'habitatge, i aportar la informació i les eines necessàries per avaluar i dissenyar les polítiques públiques que cal encarar en aquesta matèria en l'àmbit metropolità de Barcelona. Els objectius principals de l'O-HB són: (1) donar suport al disseny de les polítiques públiques d'habitatge; (2) fer una radiografia de l'habitatge a partir d'informació estadística; (3) garantir la neutralitat i objectivitat de les dades estadístiques; (4) apropar la informació a la ciutadania; (5) treballar en xarxa amb altres serveis d'estudis o centres proveïdors de dades d'habitatge.

2



El contingut estadístic de l'Observatori s'ordena amb diferents productes que parteixen de la construcció d'un sistema d'indicadors d'habitatge a partir de la informació disponible i que es nodreix de noves dades elaborades per mitjà dels laboratoris i les col·laboracions. Anualment es fa un informe que analitza tot el contingut estadístic en aquesta matèria, accessible també per mitjà del portal web de l'O-HB ([www.ohb.cat](http://www.ohb.cat)) que inclou diferents sistemes de difusió i visualització de la informació.

# MOBILITAT I INFRAESTRUCTURES

## ALTA VELOCITAT I SISTEMA METROPOLITÀ

CLIENTS Ajuntament de Barcelona, Ministeri de Foment i Autoritat del Transport Metropolità • PERÍODE 1994—Actualitat  
ÀMBIT AMB-RMB-Euroregió

L'estació de La Sagrera, dins el marc d'un nou sistema ferroviari que havia d'incorporar l'alta velocitat, va estar present a Barcelona Regional des de la seva constitució. Davant de propostes de diferents administracions, centrades molt sovint a connectar dos punts en un esquema abstracte, Barcelona Regional va aportar una mirada que atenia al context territorial i urbà, sempre va ser conscient que les propostes s'havien de plantejar amb una estratègia general que tingués en compte no tan sols la realitat del moment, sinó les dinàmiques que havien d'encoratjar un futur en què aquestes propostes no serien alienes.



Als inicis, quan es va començar a parlar de l'alta velocitat, des de la Generalitat es va plantejar una connexió amb França des de la Sagrera. Poc després, davant de la necessitat de connectar-se amb Madrid i la resta d'Espanya, va modificar la posició amb la tesi d'una estació de l'AVE a Sant Cugat, en la línia més curta de connexió amb França, sense entrada a la ciutat de Barcelona. El Ministeri havia assumit la proposta, però afegint-hi una entrada en ramal pel Besòs fins a la Sagrera, que apareixia com l'única estació amb AVE a Barcelona. Els trens procedents de Madrid haurien hagut d'arribar creuant el Vallès, i reculant per aquest ramal per entrar a la Sagrera, que, per a l'alta velocitat, hauria tingut el caràcter d'estació terminal. Els trens passants de Madrid cap a França no haurien entrat a Barcelona i haurien parat només a Sant Cugat.

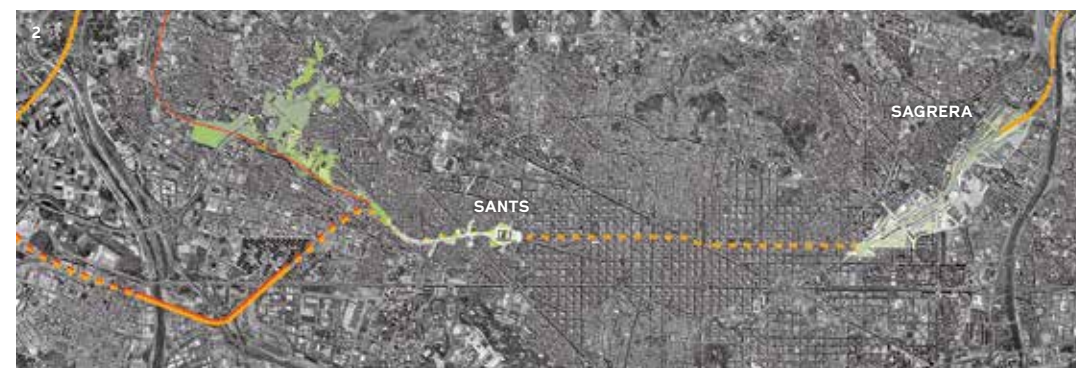
D'avant d'aquest escenari, l'Ajuntament i Barcelona Regional van elaborar una alternativa clarament estratègica i d'abast metropolità mitjançant un sistema amb dues estacions: una a la Sagrera i l'altra a sota de la terminal de viatgers de l'aeroport, ambdues connectades pel litoral: utilitzant part del corredor ferroviari existent fins al Morrot i construint un túnel pel davant del Moll de la Fusta (més petit del que connecta Sants amb Sagrera) per sortir a l'altura de l'Estació de França i aprofitar el corredor que des d'allí permet arribar a la Sagrera.

Es tenia com a premissa la necessitat de reforçar l'impuls de les Olimpíades i el nou posicionament que prenia Barcelona, així com potenciar una nova Euroregió que havia d'estar interconnectada mitjançant l'alta velocitat, i connectada amb el món a través de l'aeroport. És en aquest marc en el qual es proposa l'estació a sota de la terminal de viatgers, per aprofitar la sinergia dels dos modes de transport. Un tren d'escala regional (Saragossa, València, Montpeller, Tolosa, etc.) que aportaria la massa crítica per potenciar un aeroport d'abast europeu i mundial.

Barcelona va fer aquesta proposta en un escenari negociador en què la Generalitat defensava l'estació a Sant Cugat, i el Ministeri, que retòricament no negava les virtuts de la solució sota la terminal, l'allunyava en el temps i plantejava entrar pel Llobregat fins a Sants, apropant-se a l'aeroport però deixant per a un futur imprecís un ramal des de la ciutat del Prat fins a la terminal. Enmig d'aquestes propostes divergents, es va arribar a un acord que preveia una solució amb dues estacions: Sants i la Sagrera, connectades mitjançant un túnel. Barcelona va introduir-hi el compromís de la cobertura de les vies i els accessos a Sants, així com el caràcter intermodal de la Sagrera (alta velocitat, llarga distància, regionals, Rodalies, metro i autobusos) en el marc d'una transformació urbana de tot l'entorn, inclosa la construcció d'un parc a sobre de la cobertura de totes les vies. Així, els trens provinents del sud pararien a Sants i moririen a la Sagrera, mentre que els trens cap al nord naixerien a Sants i pararien a Sagrera. Els trens regionals serien passants a les dues estacions.

En aquest estira-i-arroña, amb un apropament imperfecte a l'aeroport, s'acaba estirant el traçat de l'alta velocitat fins al Prat de Llobregat, amb un bucle i una estació d'intercanvi que no és a l'aeroport, i que no resol el conflicte ni aporta cap millora. L'estació no s'ha posat en servei i ha provocat, a més, un increment de quilòmetres innecessari per als trens directes.

L'actual situació, resultat de les crisis, les circumstàncies polítiques i els errors, han portat Sants a una situació molt saturada, que pot agreujar-se amb l'entrada en servei del tren llançadora que connectarà amb les dues terminals de l'aeroport. Mentrestant, la Sagrera segueix en obres i encara li falta temps per poder entrar en servei.

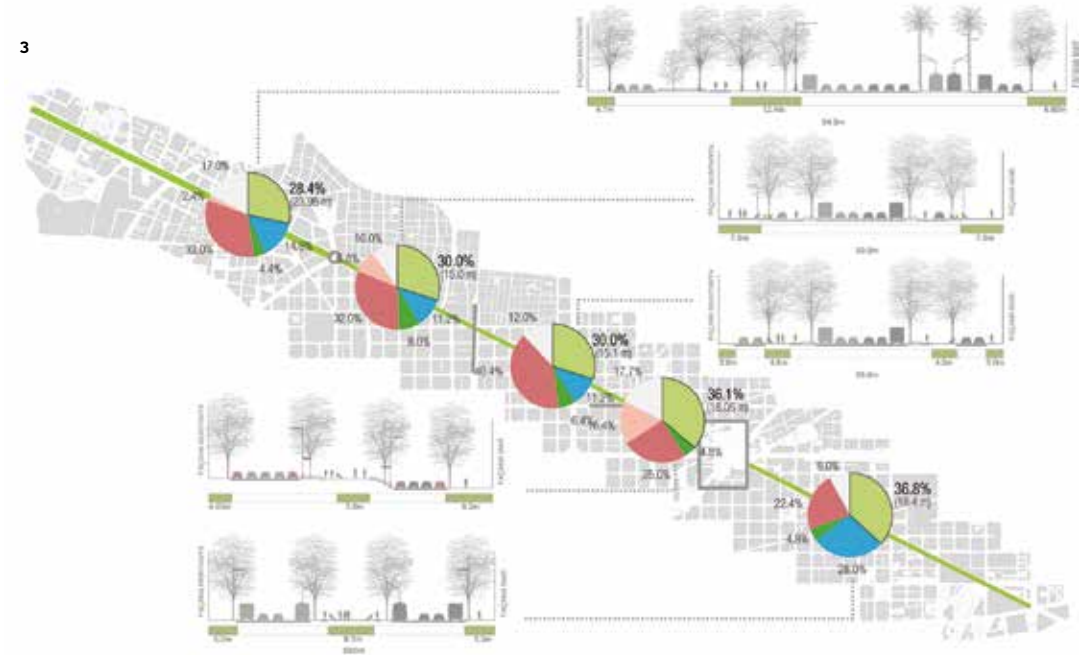




TRAMVIA

CLIENTS Ajuntament de Barcelona i Autoritat del Transport Metropolità • PERÍODE 1997–2010—Actualitat

Des de l'any 1999 Barcelona Regional ha estat present en les diferents reflexions sobre la implantació del tramvia a Barcelona i altres municipis metropolitans. Des de la prova pilot a la Diagonal, ha fet diverses contribucions per a la reintroducció d'aquest mitjà de transport, com el TramBaix i el Tram-Besòs. Aquestes noves implantacions van anar acompanyades d'una important millora tant de la qualitat de l'espai urbà com de la relació entre les diferents ciutats que travessen.



MOVIMENTS - HORA PUNTA

- Vianants
- Transport públic
- Bicicletes
- Cotxes

Entre el 2015 i el 2018, Barcelona Regional va analitzar i avaluar els principals aspectes ambientals de cadascuna de les alternatives per unir les dues xarxes de tramvia amb la intenció de millorar la mobilitat a la ciutat de Barcelona i fer-la més sostenible. S'intenta incidir en la reducció del transport privat, potenciant el transport públic i facilitant les condicions d'accessibilitat del vianant i la bicicleta, per tal d'optimitzar la qualitat ambiental de l'espai urbà. A més, l'estudi identifica els impactes potencials en les fases de construcció i explotació, i proposa un seguit de mesures preventives, correctores i compensatòries que caldria fer per assolir els estàndards de qualitat ambiental.

PROPOSTES PER AL PLA DE RODALIES

CLIENTS Ajuntament de Barcelona, Generalitat de Catalunya • PERÍODE 2003—2011—Actualitat  
ÀMBIT Regió Metropolitana de Barcelona

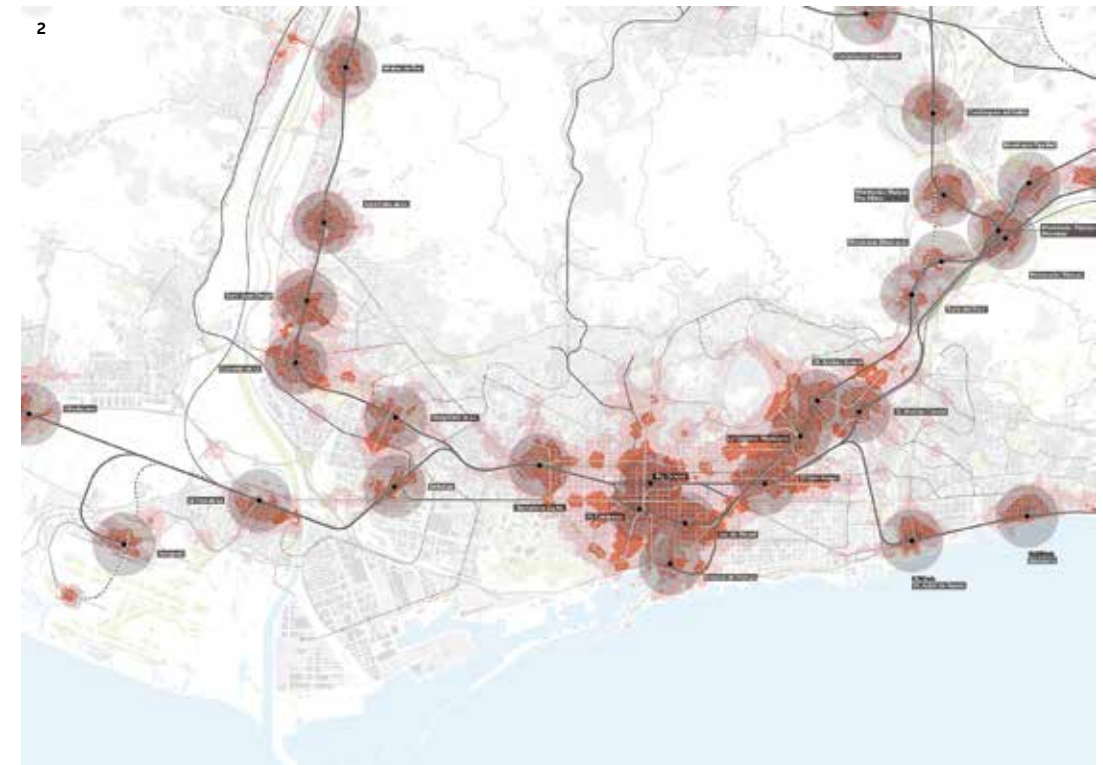
El servei ferroviari de Rodalies el componen les xarxes dels dos operadors, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) i els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). Totes dues xarxes, a més d'un ample de via diferent, tenen característiques diferents quant a distàncies mitjanes entre estacions i velocitats comercials. No obstant això, la diferència principal entre les dues xarxes radica en la seva tipologia: línies que creuen tota la ciutat de Barcelona («passants») a la xarxa de Renfe i línies amb estacions terminals a les places d'Espanya i Catalunya, en el cas dels FGC.

Després de l'impuls dels anys noranta i la integració tarifària del 2000 s'havien produït uns importants creixements de la demanda tant a Renfe com als FGC. En aquell moment calia afrontar els nous reptes de futur amb uns creixements previstos per sobre del 6% anual per als 15 anys següents, i donar també un enfocament integrat d'una xarxa en què la integració tarifària havia permès un trànsit transparent entre operadors. El tren, amb un 25% aproximadament de la quota de desplaçaments en transport públic als accessos a Barcelona, es configura com l'espina dorsal del sistema de transport públic de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). A mesura que un s'allunya de l'aglomeració central, es posa de manifest la disminució de l'ús del transport públic en general, i del tren en particular, que és nul en les relacions perimetrals, on l'oferta de servei ferroviari és inexistent.



Amb aquests antecedents, i davant del Pla de Rodalies que estava elaborant el Ministeri de Foment, va néixer una proposta elaborada per Barcelona Regional i formulada conjuntament per la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona, amb l'objectiu final de duplicar el nombre de viatgers. Es van proposar un conjunt d'actuacions sobre el sistema, per millorar-ne la competitivitat i establir uns paràmetres de servei coherent amb la seva funció com a transport metropolità (freqüències H/P, regularitat del servei, millores dels temps de viatge, potenciar els intercanvis i accessibilitat a les estacions).

El Pla proposava: (1) augment de la capacitat del sistema (intervencions sobre l'oferta); (2) increment de la demanda potencial (intervencions sobre la demanda); (3) millores relatives al temps de viatge (intervencions sobre la qualitat); (4) nova estructura del sistema ferroviari (intervencions sobre l'eficiència del sistema); (5) integració a la ciutat i el seu espai urbà; (6) planificació i gestió integrades; (7) pressupost i finançament.



ACCESSIBILITAT A LES ESTACIONS

ACCESSIBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

- Fins a 5 minuts
- Fins a 10 minuts
- Fins a 15 minuts

ACCESSIBILITAT A PEU

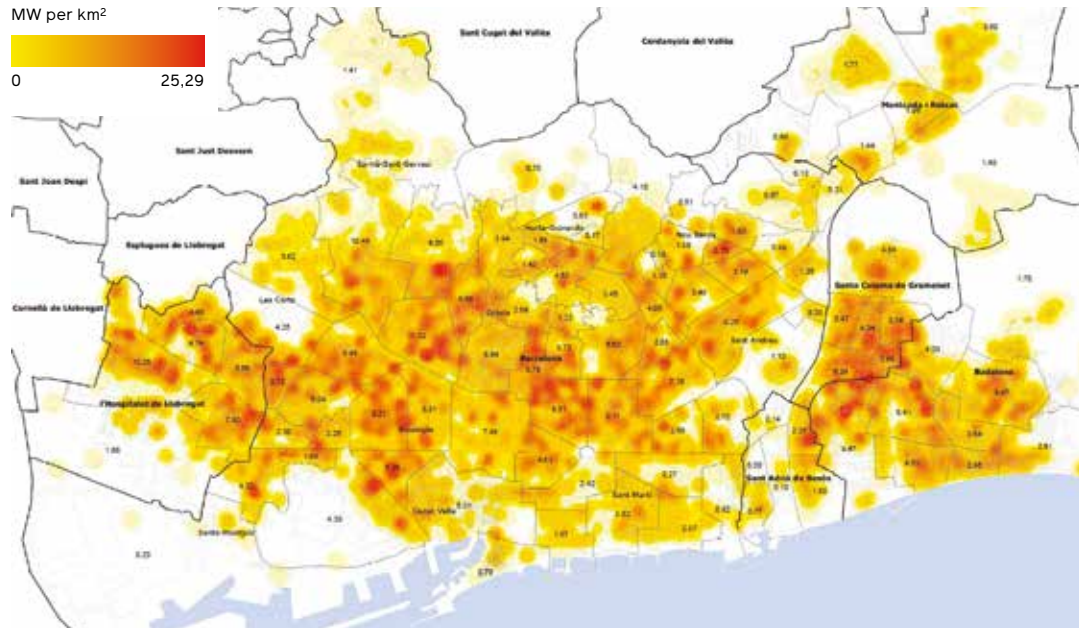
- Fins a 15 minuts



## VEHICLE ELÈCTRIC

### BENEFICIS I POTENCIAL D'IMPLEMENTACIÓ A SIS MUNICIPIS DE L'AMB

CLIENTS Ajuntament de Barcelona i Consorci del Besòs • PERÍODE 2013—2014  
 ÀMBIT Badalona, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet



Aquest treball té l'objectiu d'analitzar el potencial d'implantació del vehicle elèctric en l'àmbit domèstic a sis municipis de la comarca del Barcelonès: Badalona, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet. A més permet determinar les zones amb més facilitat per al desplegament de l'electromobilitat, i quantificar el potencial d'implantació, com també els possibles beneficis associats com pot ser l'impacte que tindrà la substitució de vehicles convencionals per vehicles elèctrics respecte a la reducció d'emissions contaminants.

L'estudi s'ha centrat exclusivament en el sector residencial, que precisament és el que té més potencial però també és el més complex. En aquest sentit, s'analitza el potencial de canvi dels vehicles privats convencionals per vehicles elèctrics (turismes elèctrics purs, turismes híbrids endollables i motos elèctriques). Per altra banda, també s'analitza l'actual disponibilitat d'aparcament privat i públic per abraçar la futura càrrega dels vehicles elèctrics. En aquest sentit, el treball acaba detectant les zones urbanes amb major dificultat d'implantació del vehicle elèctric degut al dèficit d'aparcaments soterrats propers als habitatges. Al treball també es fa un apunt sobre quina potència elèctrica es requerirà per la càrrega dels futurs vehicles elèctrics, considerant els escenaris del propi treball i la distribució territorial d'aquests, i es calcula la reducció d'emissions prevista amb aquest canvi tecnològic.

TAGS

Canvi climàtic, Energia, Estratègia territorial, Infraestructures, Mobilitat, Qualitat ambiental, Urbanisme

OBJECTIU

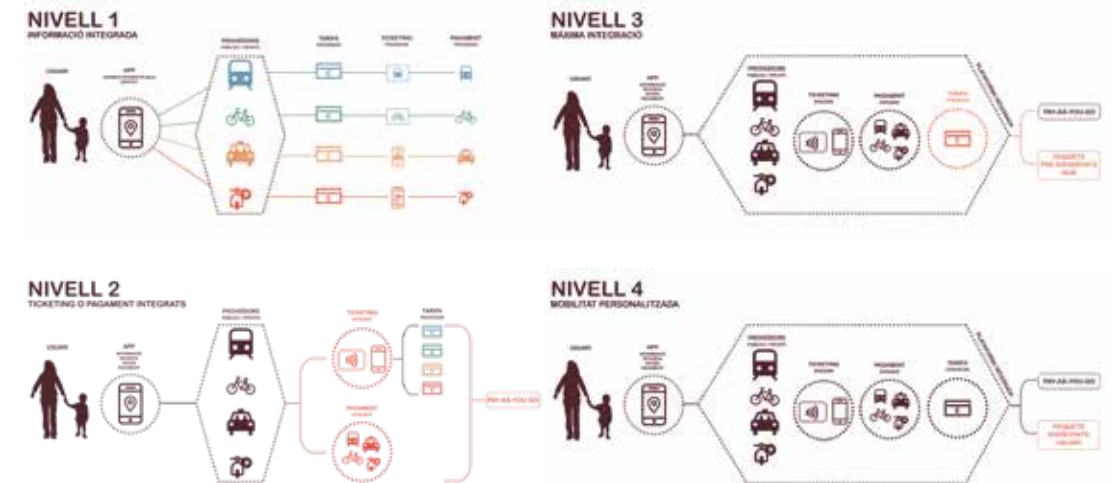
Observar, Reflexionar

240

## MOBILITY AS A SERVICE (MaaS)

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2017—2018  
 ÀMBIT Àrea Metropolitana de Barcelona, 36 municipis, 636 km²

La Mobilitat com a Servei (Mobility as a Service, MaaS per les sigles en anglès) és un nou paradigma en la mobilitat que integra tots els serveis i proveïdors de transport públic i de *sharing*, i ofereix a l'usuari opcions de ruta, reserva i pagament personalitzats a les seves necessitats. La Mobilitat com a Servei és una oportunitat per enfortir i donar un nou impuls al sistema de transport públic, integrant-lo en els serveis de mobilitat compartida i garantint un ecosistema de mobilitat més equilibrat, sostenible, responsable i eficaç per a la vida quotidiana de les persones. Alhora, la MaaS ofereix un marc de regulació i explotació per a les noves formes de mobilitat que apareixen dia rere dia, defensant la mobilitat com a dret fonamental, que ha de mantenir el seu vessant social i econòmic dins dels contextos urbans.



L'estratègia aporta una reflexió sobre els aspectes organitzatius i tecnològics necessaris per a la implantació d'una plataforma MaaS a Barcelona (extensible a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de l'Autoritat del Transport Metropolità, ATM), amb diverses opcions de lideratge des del sector públic, però sempre amb el transport públic com a columna vertebral del nou ecosistema de la mobilitat. En aquest sentit, es prioritza un full de ruta de desenvolupament de la Mobilitat com a Servei sobre el procés d'implantació de la T-Mobilitat per part de l'ATM.

TAGS

Digitalització, Estratègia territorial, Estratègia urbana, Infraestructures, Mobilitat, Qualitat ambiental

OBJECTIU

Observar, Reflexionar

241

## ACTIVITAT ECONÒMICA

### PUBLICACIÓ ATLES INDUSTRIAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

CLIENTS Pacte Industrial i Universitat de Barcelona • PERÍODE 2006 • ÀMBIT RMB



AUTOR AA.VV.  
 EDITORIAL Beta  
 ISBN 84-7091-422-7; 978-84-7091-422-5  
 EDICIÓ Barcelona, 2006  
 IDIOMA Català

L'Atlas es va realitzar en el marc de la Comissió d'Activitat Econòmica del Pacte Industrial, a partir dels estudis Base Industrial de la RMB i de l'Anàlisi Territorial de la indústria a la Regió metropolitana de Barcelona que van realitzar conjuntament professors de la Universitat de Barcelona i tècnics de Barcelona Regional.

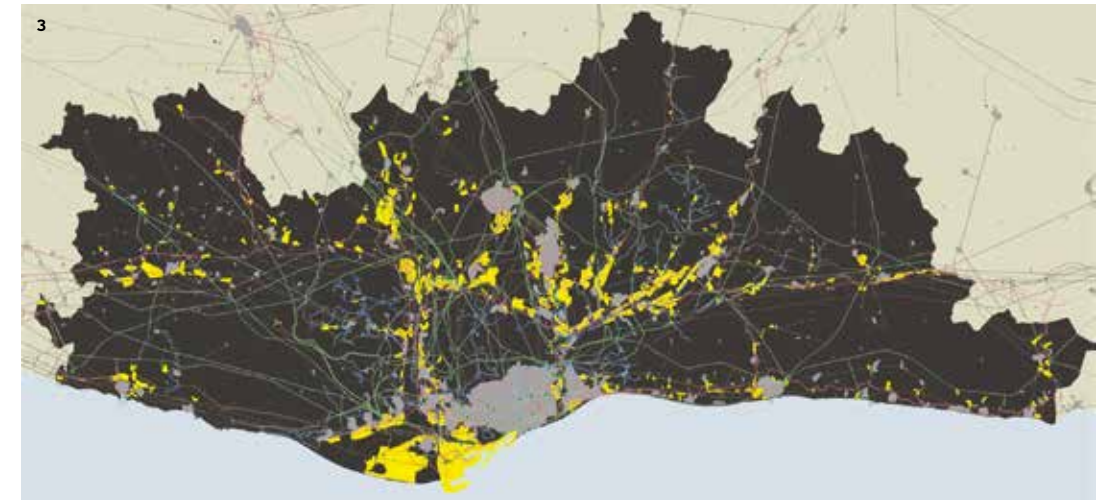
El seu objectiu fou proporcionar un retrat sistemàtic i ordenat del teixit industrial existent a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) i les comarques de l'entorn. La informació utilitzada va permetre aconseguir un detall exhaustiu de l'activitat desenvolupada per les empreses, de la seva localització, i de la dimensió dels establiments implantats en tot aquest àmbit. Per dur a terme la recerca es va emprar una informació estadística inèdita pel que fa a la seva utilització a efectes acadèmics, la qual cosa va permetre assolir uns resultats novadors en la matèria objecte d'anàlisi.



## CONDICIONANTS DEL SÒL INDUSTRIAL PER A LA LOCALITZACIÓ D'EMPRESES

CLIENT Pla Estratègic Metropolità de Barcelona (PEMB) • PERÍODE 2010—2012  
 ÀMBIT Regió Metropolitana de Barcelona

Aquest estudi dona resposta a una qüestió que va sorgir a la Comissió de Competitivitat Industrial en el marc del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona: «Si demà volgués situar la meua indústria a l'àmbit metropolità, on ho podria fer?». Amb l'objectiu de donar resposta a aquesta pregunta, l'estudi identificava quins elements definien l'oferta de les localitzacions d'aquest tipus d'activitats, és a dir, analitzava quines variables de les característiques del sòl industrial i del procés pel qual es concreta i es desenvolupa aquest sòl, condicionen o poden condicionar la localització posterior d'empreses. Un cop identificats aquests condicionants, l'estudi apuntava i proposava polítiques i accions concretes que podien contribuir a suprimir o mitigar aquests condicionants.



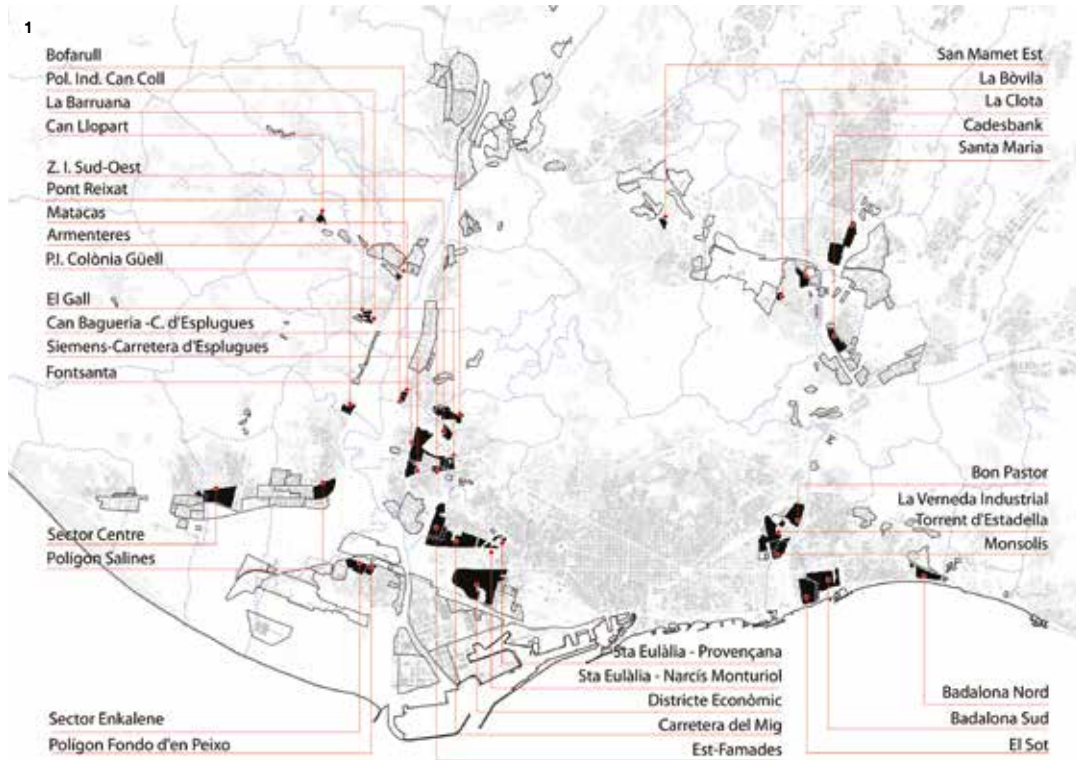
1. XARXA DE DEPURACIÓ D'AIGÜES
2. XARXA ELÈCTRICA D'ALTA TENSIÓ
3. INFRASTRUCTURES I SERVEIS PER A LA PRODUCCIÓ



## POLÍGONS EN CONTINU URBÀ: UNA CARACTERITZACIÓ ECONÒMICA I FUNCIONAL

CLIENT Àrea Metropolitana de Barcelona • PERÍODE 2018—Actualitat • ÀMBIT Àrea Metropolitana de Barcelona

De les més de vint claus de qualificacions urbanístiques de zones i subzones en sòl urbà que estableix el Pla General Metropolità (PGM), tan sols una (22@-Industrial) fa referència directa a l'activitat productiva. Més enllà de les valoracions que poden fer-se respecte de certa patologia morfològica de l'urbanisme català contemporani, és evident que la revolució tecnològica de les darreres dècades ha provocat canvis radicals als sistemes productius. Tant de les condicions derivades dels processos interns de les activitats, com de les relacionades amb la seva implantació territorial. Davant d'aquest nou escenari global, la modificació l'any 2000 del PGM al barri del Poblenou de Barcelona, amb la creació de la Subzona 22@ Bcn va ser una resposta molt adequada i exitosa, però la seva singularitat, derivada de la seva localització central, impossibilita la seva adopció com a solució extrapolable per a qualsevol àmbit metropolità.



2

SISTEMES DE PRODUCCIÓ  
Empreses d'arts gràfiques  
i d'edició



SISTEMES QUE SOSTENEN  
L'ECONOMIA TERCIÀRIA  
Exemple: Fotoprix



SISTEMES QUE SOSTENEN  
L'ECONOMIA TERCIÀRIA  
Exemple: Hotels



SISTEMES QUE SOSTENEN  
EL METABOLISME URBÀ  
Reciclatge



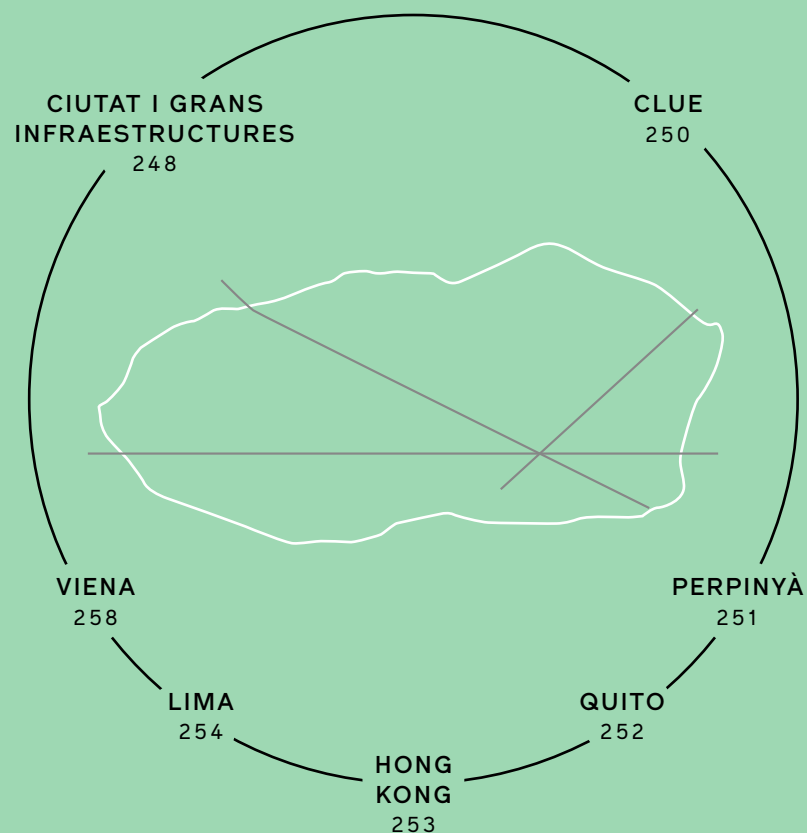
En aquest territori, la pressió del mercat i la consideració que els espais industrials integrats a la trama urbana són teixits obsolets sense pràcticament cap utilitat productiva han justificat durant molts anys la seva transformació en usos econòmicament més rendibles, com el residencial o usos terciaris diversos. El resultat ha estat una pèrdua progressiva d'una gran part d'aquesta superfície industrial sense un plantejament previ del paper que aquests espais tenien en l'equilibri del sistema urbà i l'activitat econòmica de les diferents ciutats, i del conjunt de l'àrea metropolitana.

En el marc dels treballs de definició del PDU (Pla Director Urbanístic) metropolità i per encàrrec del servei constituït per la seva redacció al si de l'AMB, Barcelona Regional ha portat a terme un estudi de caracterització de l'activitat econòmica i el teixit empresarial de 34 polígons d'activitat econòmica integrats en trama urbana, xifra que equival aproximadament a 1.000 ha. Alhora, s'ha fet una avaluació econòmica i funcional d'aquest tipus de polígons a partir de casos d'estudi que ha permès aportar coneixement sobre quin és el paper d'aquest tipus d'espais i de l'activitat que acullen en l'economia de la ciutat i el seu sistema metabòlic.

Aquesta feina s'ha d'emmarcar en la línia de treball oberta a BR des de fa més d'una dècada que tracta d'entendre les noves dinàmiques productives tant des del coneixement derivat de la caracterització precisa de la realitat metropolitana, com de les tendències que es detecten al seu si, i sobretot, a escenaris més globals.

TAGS

# TREBALLS INTERNACIONALS



Les actuacions centrades a l'espai públic de Barcelona dels anys vuitanta van merèixer el Premi de Disseny Urbà Príncep de Gal·les, de la Universitat de Harvard de l'any 1990. Les transformacions lligades als Jocs Olímpics van suposar un canvi d'escala que s'ha mantingut posteriorment al Fòrum, la Sagrera o el 22@. Totes van comptar també amb un ample reconeixement internacional. Més enllà dels debats al voltant del suposat *Model Barcelona*, concepte polisèmic i post-factual, el que és ben cert és l'enorme interès que les successives transformacions van tenir entre professionals i responsables de moltes ciutats d'arreu el món. Així, la vocació de comunicar l'experiència obtinguda i la certesa que els reptes del present i del futur són compartits per ciutats i àmbits metropolitans de diverses latituds, ha estat present a Barcelona Regional (BR) des de la seva fundació. Aquesta tasca d'intercanvi de coneixements, experiències, visions i solucions estratègiques en el desenvolupament de regions i entorns urbans ha pres al llarg dels anys diverses formes de col·laboració i reflexió compartides.

Des de l'any 1994, per encàrrec de l'Ajuntament, BR ha col·laborat amb ciutats com ara Perpinyà (1994-1995), Sfax (2005), Quito (2008-2009), Hong Kong (2012-2015), Lima (2014), Marsella (2015) o Viena (2015) elaborant projectes i propostes en temes tan diversos com l'encaix urbà de l'arribada de l'alta velocitat ferroviària, la definició d'elements estructurals del transport públic, el disseny d'un front litoral urbà o la transformació d'una ronda urbana en un carrer pacificat i amable per als vianants. També ha participat en diversos projectes europeus, fonamentalment relacionats amb l'energia, la qualitat de l'aire i la salut, com el Climate Neutral Urban Districts (CLUE).

BR ha tingut i té una participació activa representant l'Ajuntament de Barcelona en fòrums i associacions internacionals de regions aeroportuàries (ARC) i ciutats portuàries (AIVP), o en l'elaboració de l'estratègia de les ciutats hispanofranceses pel corredor mediterrani i la connexió ferroviària d'alta velocitat.

La resposta a aquests intercanvis i col·laboracions també ha tingut, de vegades, format d'exposicions o publicacions diverses. Des de la itinerància d'exposicions com «Barcelona in Progress» per Suïssa (2006), els Estats Units (2006) i Rússia (2008) i l'elaboració d'altres d'específiques per a les biennals de Venècia (2006) i Hong Kong (2014), fins a la participació en publicacions com *Gares et dynamiques urbaines* (2011) o *Villes et changement climatique. Îlots de chaleur urbains* (2015).



# CIUTATS I GRANS INFRAESTRUCTURES

Barcelona Regional és membre de l'Airport Regions Conference (ARC) des de 1998 i de la Xarxa Mundial de Ciutats Portuàries (AIVP, en les sigles en francès) des de 2006. L'ARC és una associació europea de ciutats i regions amb un aeroport d'escala internacional localitzat al territori, l'objectiu de la qual és analitzar els impactes del sistema aeroportuari (ambientals, econòmics, socials, territorials) i la seva relació amb les polítiques locals i regionals. L'AIVP reuneix representants triats de les ciutats i de les altres col·lectivitats locals marítimes i fluvials, administracions portuàries i les autoritats reglamentàries nacionals, operadors urbans i portuaris, empreses establertes en ciutats portuàries, proveïdors de serveis per a projectes ciutat-port, arquitectes, paisatgistes i urbanistes, universitats i instituts de recerca, amb l'objectiu d'afrontar millor els canvis que s'anuncien i que influeixen en el desenvolupament econòmic, social i ambiental de la ciutat portuària.



## PUBLICACIÓ FROM AIRPORT TO AIRPORT CITY



Fruit de la col·laboració amb l'ARC, Barcelona Regional també ha participat en la publicació *From airport to airport city*, que recull un estudi comparatiu sobre nodes d'intercanvi de terrenys i desenvolupament urbà i econòmic al voltant de nou aeroports europeus i en ells mateixos, incloent-hi les regions d'Amsterdam, Barcelona, Frankfurt, Hèlsinki, Londres (aeroport de Gatwick), Milà (aeroport de Malpensa), Estocolm (aeroport d'Arlanda), Viena i Zuric.

AUTOR Güller Güller Architecture Urbanism  
EDITORIAL Airport Regions Conference  
EDICIÓ Estocolm, 2001  
IDIOMA Anglès

TAGS

OBJECTIU  
Observar, Reflexionar, Comunicar

2 4 8

Canvi climàtic, Estratègia territorial,  
Estratègia urbana, Infraestructures,  
Mobilitat, Qualitat ambiental

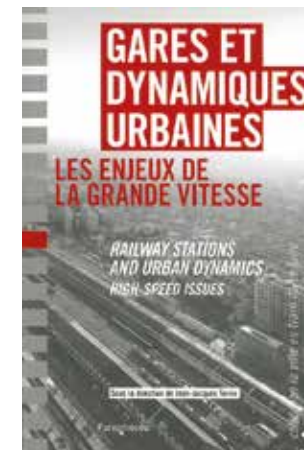
## ESTRATÈGIA CIUTATS CORREDOR MEDITERRANI

PERÍODE 2008—Actualitat • ÀMBIT Corredor Ferroviari Mediterrani

Seguiment i elaboració de propostes a escala estratègica per a la connexió ferroviària del tren d'alta velocitat amb França (antecedents, xarxa ferroviària europea, execució i desenvolupament del projecte actual, finançament, etc.). El seguiment s'ha fet tant des del costat espanyol com francès, variant-ne els objectius segons les fases del projecte. Actualment, amb la interconnexió ja feta es treballa amb els serveis i les relacions entre ciutats i en la consecució de la infraestructura en el tram Perpinyà-Montpeller.



## PUBLICACIÓ GARES ET DYNAMIQUES URBAINES LES ENJEUX DE LA GRANDE VITESSE



El tren a gran velocitat ha trastocat les escales geogràfiques i temporals dels territoris urbans que l'acullen, portant a aquests últims a reavaluar la doble relació que mantenen amb el global i el local, i a desenvolupar reptes sobre les dinàmiques urbanes posant al dia una nova imatge de les ciutats europees i de les seves estacions.

Creuant les mirades d'investigadors, d'experts i de responsables locals sobre les ciutats de Barcelona, Lille, Lió, Marsella, Rotterdam i Torí, la labor descobreix les aliances innovadores que es teixen entre els sectors públics i privats, el paper del màrqueting urbà a l'increment d'atracció d'un territori i l'anàlisi de la importància concedida a aquests projectes a la qualitat de l'arquitectura i dels espais públics.

AUTOR Jean Jacques Terrin  
EDITORIAL Parenthèses  
EDICIÓ Marsella, 2011  
ISBN 84-7609-925-8  
IDIOMA Francès i anglès

TAGS

OBJECTIU  
Observar, Reflexionar, Comunicar

2 4 9

Estratègia urbana, Estratègia territorial,  
Infraestructures, Mobilitat, Qualitat ambiental

# CLUE

## CLIMATE NEUTRAL URBAN DISTRICTS IN EUROPE

CLIENT Unió Europea. Programa Interreg IVc • PERÍODE 2011—2014

Barcelona Regional és un dels socis del Projecte Europeu que emmarca el programa Interreg IVc, un projecte de transferència de coneixements i bones pràctiques que afronta el repte de compartir coneixements sobre climate neutral urban districts, tractant-ne els aspectes legislatius, de planejament urbanístic, de participació ciutadana i publicoprivada, de tecnologies d'eficiència energètica, de la xarxa de distribució centralitzada de calor i fred, i de transport urbà. Barcelona Regional és *workgroup leader* del grup de treball de tecnologies d'eficiència energètica i tecnologies de District Heating and Cooling i també participa en el grup de treball de transport urbà.



BARCELONA



DELFT

El resultat del projecte és una guia de bones pràctiques a escala europea, un informe de cada grup de treball de les bones pràctiques i els conceptes que hi ha al darrere, la definició d'unes recomanacions polítiques per poder establir criteris i directrius per al disseny de barris pràcticament d'emissions zero, així com plans d'implementació per a cada ciutat o regió participant per avançar cap a barris neutres climàticament. El treball és fruit de la col·laboració amb les ciutats europees d'Estocolm, Roma, Torí, Hamburg, Viena i Barcelona, la regió polonesa de Malopolska, el municipi grec de Paggai, les universitats Delft University of Technology i Edinburgh University of Naiper, i el KHT Royal Institute of Technology d'Estocolm. Es pot consultar més informació sobre el projecte a [www.clue-project.eu](http://www.clue-project.eu).

TAGS

OBJECTIU  
Observar, Reflexionar, Comunicar

250

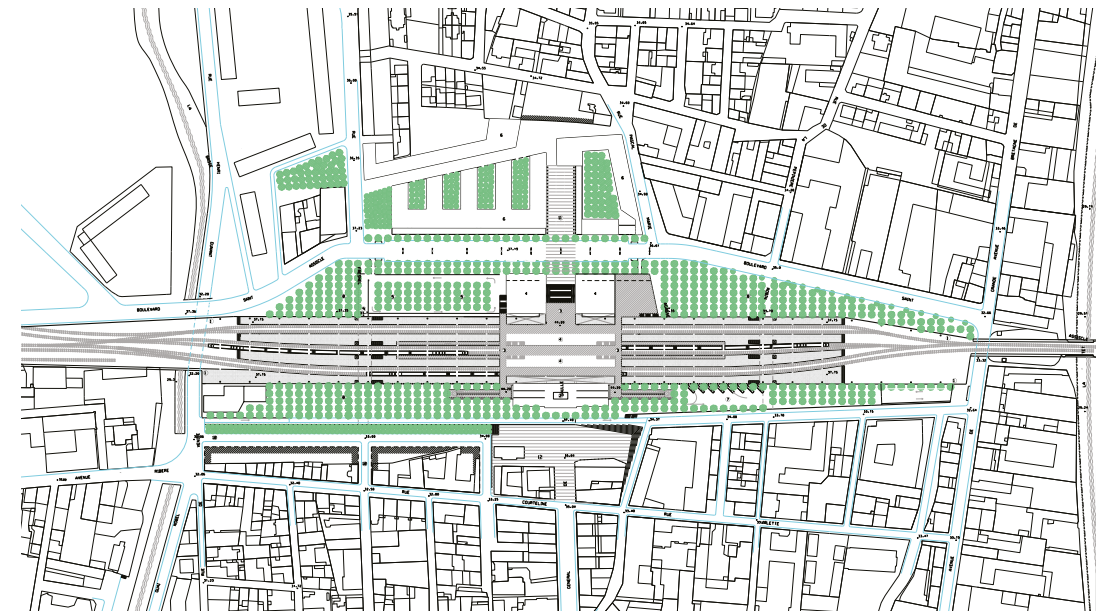
Estratègia urbana, Canvi climàtic, Infraestructures,  
Medi ambient, Metabolisme urbà, Mobilitat,  
Qualitat ambiental, Urbanisme

# PERPINYÀ

FRANÇA

## NOVA ESTACIÓ DE PERPINYÀ I ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE L'ENTORN

CLIENT Ajuntament de Perpinyà i Àrea Metropolitana de Barcelona • PERÍODE 1994—1995



El treball es desenvolupa en el marc d'un conveni entre les ciutats de Barcelona i Perpinyà per mesurar l'impacte urbanístic de l'arribada del tren d'alta velocitat a la ciutat de Perpinyà. El conveni té tres objectius principals: (1) col·laboració i assistència en la definició dels principals elements urbanístics afectats per l'arribada del tren d'alta velocitat (TGV, en les sigles en francès); (2) elaboració d'una proposta urbanística d'ordenació del conjunt, amb especial atenció a la connexió entre els barris del centre i de Santliscle, el respecte per l'edifici de l'actual estació, la dotació d'un paquet important d'espai comercial i de serveis, i la previsió d'aparcaments. Les propostes han de valorar diferents alternatives de connexió, soterrament i enlairament; (3) col·laboració en el disseny d'una exposició conjunta a Barcelona en què puguin presentar-se les ciutats vinculades a la línia d'alta velocitat entre Espanya i França (Barcelona-Girona-Perpinyà-Montpeller).

TAGS

OBJECTIU  
Reflexionar, Projectar

251

Estratègia urbana, Infraestructures, Mobilitat,  
Projectes urbans, Urbanisme

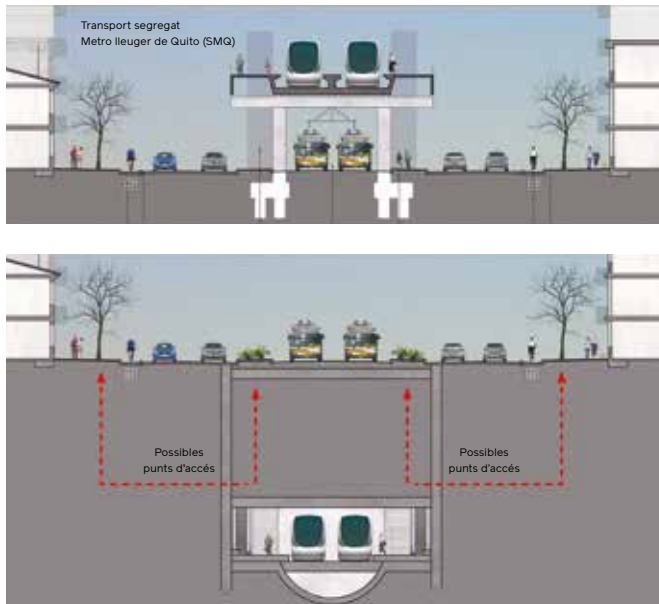


# QUITO

EQUADOR

## COL·LABORACIÓ AMB LA CIUTAT DE QUITO

PERÍODE 2008–2009



El treball va consistir en una col·laboració amb l'empresa de desenvolupament urbà de Quito INNOVAR per tal de generar una nova centralitat urbana de caràcter administratiu, residencial i de serveis articulada amb el nou aeroport internacional de Quito. Aquest nou desenvolupament urbanístic inclou un centre internacional de fires i convencions, un centre intermodal de mercaderies (CIM) del nou aeroport de Quito, un gran parc de 120 ha (el Parque del Bicentenario), un tren lleuger (TRAQ) i el disseny de l'entorn urbà de l'antic aeroport Mariscal Sucre, que va ser transformat en parc quan va començar a operar el nou aeroport internacional.

La contribució de Barcelona Regional va englobar dos temes: el primer, col·laborar en el plantejament i l'elaboració de les bases del concurs internacional de disseny del parc del Bicentenni i participar en la convocatòria; el segon, reordenar i requalificar l'entorn urbà de l'antic aeroport Mariscal Sucre i estructurar un sistema de gestió de sòl i reurbanització, en previsió de la transformació de l'àmbit.

OBJECTIU  
Reflexionar, Projectar

252

TAGS

Estratègia urbana, Infraestructures,  
Mobilitat, Qualitat ambiental

# HONG KONG

XINA

## BIENNAL HONG KONG 2014

CLIENT Ajuntament de Barcelona • PERÍODE 2012–2014

El 16 de novembre de 2012, es va signar a Barcelona un memoràndum d'entesa entre el govern de la ciutat i el govern de la Special Administrative Region (SAR) de Hong Kong per col·laborar en l'intercanvi d'experiències en l'urbanisme, el disseny urbà, el desenvolupament del mar i la regeneració urbana, creant una mena de *think tank* entre experts de Hong Kong i Barcelona per tal d'estudiar projectes que afectin ambdues parts.

La ciutat de Barcelona va ser convidada a formar part de la Biennial d'Arquitectura i d'Urbanisme de Hong Kong, que es va celebrar entre el 6 de desembre de 2013 i el 28 de febrer de 2014. Barcelona Regional va rebre l'encàrrec de part de l'Ajuntament de Barcelona de gestionar el disseny i el muntatge de l'estand de Barcelona a la biennial. Amb el títol de «Beyond the urban edge: The ideal city?», la Biennial versava sobre les ciutats del món, fent ús de la biennial d'Arquitectura i Urbanisme com una plataforma per abordar els problemes mundials d'una manera visionària i crítica. El disseny va ser fet per EXITDESIGN amb la supervisió d'Hàbitat Urbà de l'Ajuntament de Barcelona i Barcelona Regional. El muntatge va estar supervisat per una persona de Barcelona Regional a Hong Kong.

### PUBLICACIÓ HONG KONG BARCELONA URBAN EXCHANGE. A DUAL APPROACH TO WATERFRONT REGENERATION



La cooperació entre les dues ciutats va culminar amb un Simposi d'Intercanvi Urbà a Hong Kong el febrer del 2014, centrat en la regeneració dels fronts litorals, que reflecteix la importància de la relació de les dues ciutats amb els espais de contacte amb l'aigua. Fruit d'aquest esdeveniment, es va publicar un llibre on es recullen les experiències d'ambdues ciutats per afrontar la transformació dels seus fronts marítims.

AUTORS AA.VV.  
EDICIÓ Biennial Hong Kong, 2015  
IDIOMA Anglès

OBJECTIU  
Reflexionar, Comunicar

253

TAGS

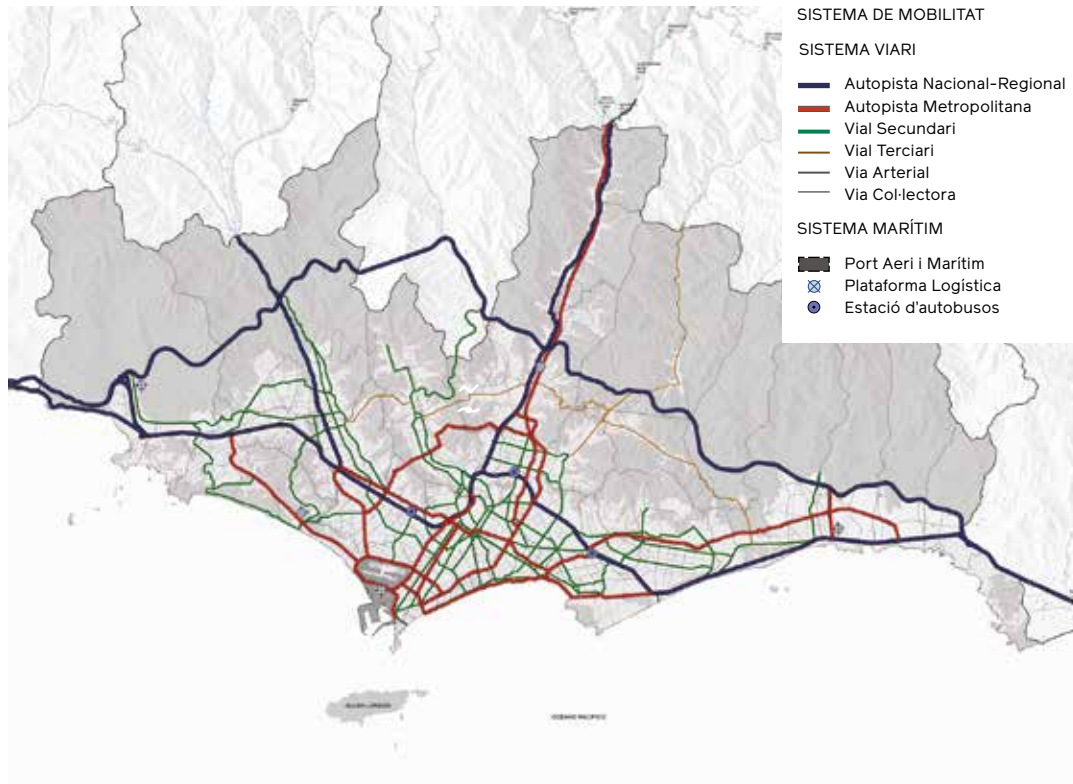
Estratègia urbana, Espai públic, Infraestructures,  
Litoral, Mobilitat, Paisatge,  
Qualitat ambiental, Urbanisme

# LIMA

PERÚ

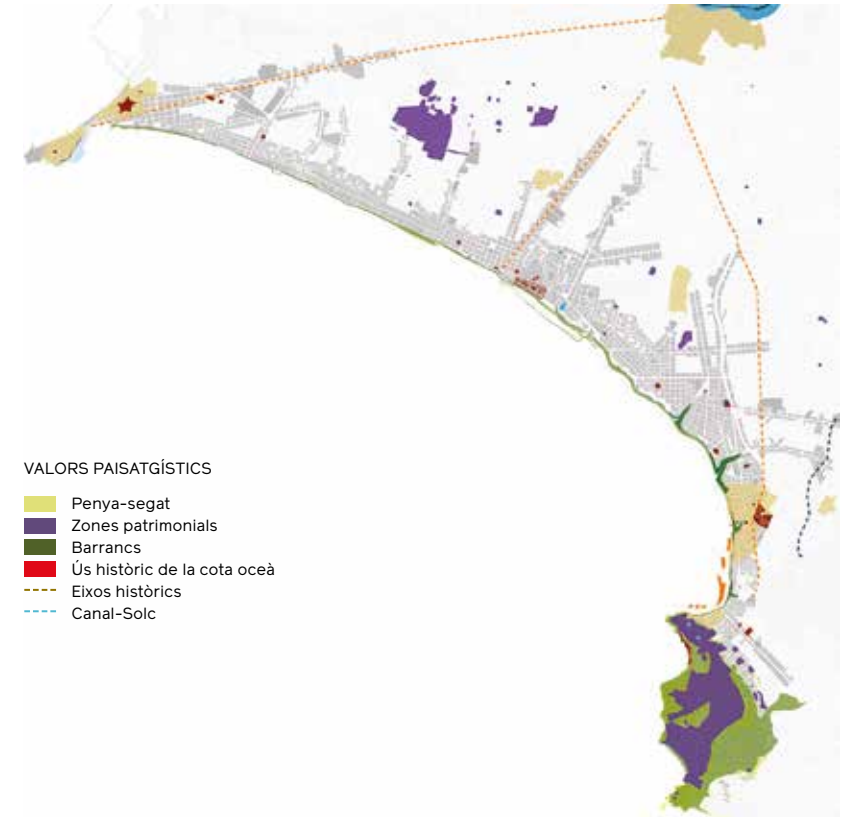
CLIENT Municipalidad de Lima, Callao (Perú) • PERÍODE 2014

Barcelona Regional va rebre l'encàrrec de desenvolupar diferents consultories específiques en el marc del Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano Lima-Callao el 2035 (PLAM). La primera fa referència a Costa Verde, i consisteix a definir criteris estructurants per aquest singular àmbit de penya-segat per tal de lligar-lo amb la ciutat, dinamitzar-lo i posar-lo en valor. La segona fa referència a la mobilitat, i es tracta d'una anàlisi per detectar els dèficits de la situació actual i fer propostes tant d'infraestructures com de serveis i gestió. En tercer lloc, es van fer propostes per als jocs esportius Panamericans del 2019, tant de localització de les diferents viles com de la mobilitat associada.



## NOU PLA ESTRATÈGIC DE L'ÀREA DE COSTA VERDE

CLIENT Municipalidad de Lima, Callao • PERÍODE 2014 • ÀMBIT 25 km lineals de costa, 830 ha



La Costa Verde abasta actualment des del districte de Chorrillos fins a San Miguel. Aquesta part del litoral de Lima es caracteritza per tenir un penya-segat molt elevat i una via de gran velocitat que va ser construïda en guanyar terreny al mar. Es tracta d'una costa molt artificialitzada, però a la vegada una de les relacions més singulars entre una gran metròpoli i el mar. Quant al component socioeconòmic, al llarg de la Costa Verde hi ha realitats socials ben diferenciades, des de la qualitat dels barris com ara Barranco o Miraflores fins a barris pobres com San Miguel o Callao.

A partir d'una anàlisi des dels punts de vista ambiental, de mobilitat i urbanístic, es planteja la transformació dels 25 km de la costa de Lima a través de quatre línies d'acció: el control i la prevenció dels fenòmens ocasionats pel mar (onatge, erosió i d'altres), els projectes d'arquitectura del paisatge, la determinació d'usos adequats per a la zona de Costa Verde i el sistema de mobilitat integral sobre l'espai natural de la costa.

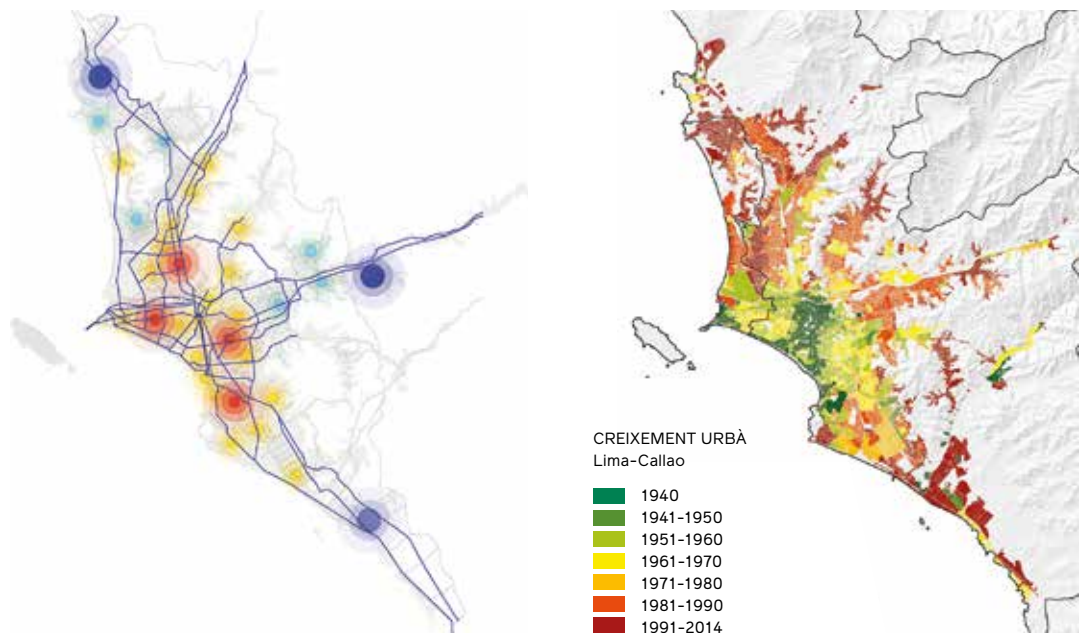


## PLA GENERAL DE MOBILITAT, ACCESSIBILITAT I TRANSPORT PER LIMA-CALLAO 2035

CLIENT Municipalidad de Lima, Callao (Perú) • PERÍODE 2014 • ÀMBIT 100.000 ha

Lima és una de les grans metròpolis d'Amèrica del Sud, amb una població d'uns nou milions d'habitants. La mobilitat a la Lima metropolitana es fonamenta principalment en el transport col·lectiu, on la majoria dels viatges es fan en autobusos, microbusos i combis. Lima també té el «metropolitano» i la línia 1 de metro com a corredors potents de transport col·lectiu. Malgrat aquesta enorme diversitat de modes de transport, com moltes altres grans àrees metropolitanes, Lima pateix un gran augment del parc automobilístic, fet que es tradueix en un trànsit cada vegada més dens i sovint amb alts nivells de congestió.

El Plan «Metropolitano» de Lima-Callao recull les propostes planejades a escala metropolitana, tant de transport col·lectiu com de nous eixos viaris. També considera les propostes de creixement urbà, com les zones de transformació i de concentració de l'activitat, per poder plantejar mitjans que apostin per una mobilitat sostenible i segura i que millori la qualitat de vida dels ciutadans de Lima. A la proposta es fa també una anàlisi dels polígons d'activitat econòmica de l'àmbit de Lima-Callao i es tracten els temes específics de les mercaderies i els mercats, tant des del punt de vista del servei que presten com de la mobilitat, localització, funcionalitat i propostes futures.



## VILLA PANAMERICANA, LIMA 2019

CLIENT Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano de Lima y Callao (PLAM) 2035 • PERÍODE 2014  
ÀMBIT 20 ha, 244.000 m<sup>2</sup> edificables, 2.000 habitatges



La ciutat de Lima organitzarà els jocs Panamericans de l'any 2019. L'esdeveniment preveu la participació d'aproximadament 9.500 atletes de 41 països en 40 disciplines esportives. Això implica la millora, l'adaptació i la construcció de diferents instal·lacions esportives i l'edificació d'una Vila Panamericana. L'oficina del Plan Metropolitano de Lima va encarregar a Barcelona Regional la realització d'un informe que avalués les diferents opcions de localització de la vila i fes una ordenació on es tingués en compte principalment el llegat que quedarà per a la ciutat.

# VIENA

ÀUSTRIA

## PROPOSTA CONCEPTUAL PER REPENSAR LA RINGSTRASSE DE VIENA

CLIENT Ajuntament de Viena (Àustria) • PERÍODE 2015 • ÀMBIT 5,3 km lineals

Pel 150è aniversari de la Ringstrasse, l'Ajuntament de Viena va plantejar a dos equips externs, Gehl Architects i Barcelona Regional, una reflexió i visió de futur a 15 anys vista d'aquest emblemàtic carrer de la capital austríaca. La Ringstrasse no és un carrer convencional, ja que separa el centre històric de la nova ciutat i, en lloc de tenir façanes convencionals, acull els principals edificis monumentals de Viena i les principals zones verdes. Aquest fet fa que el disseny continu del carrer sigui important per dotar de monumentalitat i singularitat aquest eix i connectar els diferents espais emblemàtics que l'envolten.

Avui dia la Ringstrasse és una gran avinguda principalment ocupada pel vehicle privat i amb una gran accessibilitat amb transport públic, però poc amable per als vianants i els ciclistes. La visió plantejada per Barcelona Regional és recuperar el Ring per als ciutadans i dotar-lo de qualitat ambiental, transformar-lo en un espai per estar i trobar-se en un indret per programar activitats tot potenciant-ne el transport públic col·lectiu.

1



### AVINGUDA DE VIANANTS

Prioritat, confort i seguretat per vianants i ciclistes, en un lloc fàcil d'arribar en transport públic



### ESPAI URBÀ VIBRANT

Crear un espai atractiu i agradable per estar i trobar-se, potenciar la participació activa dels ciutadans



### ANEL·L VISIBLE I DISTINTIU

Millorar la qualitat i la llegibilitat del seu caràcter a través del disseny urbà

TAGS

OBJECTIU  
Reflexionar, Projectar

258

Espai públic, Estratègia urbana, Mobilitat, Paisatge, Qualitat ambiental, Urbanisme

2



EMFATITZAR LA PERMEABILITAT I CONTINUITAT PER VIANANTS, CICLISTES I TRANSPORT PÚBLIC



3



LIMITAR EL TRÀNSIT I PERMETRE NOMÉS L'ACCÉS LOCAL (museus, hotels, comerços i residents)



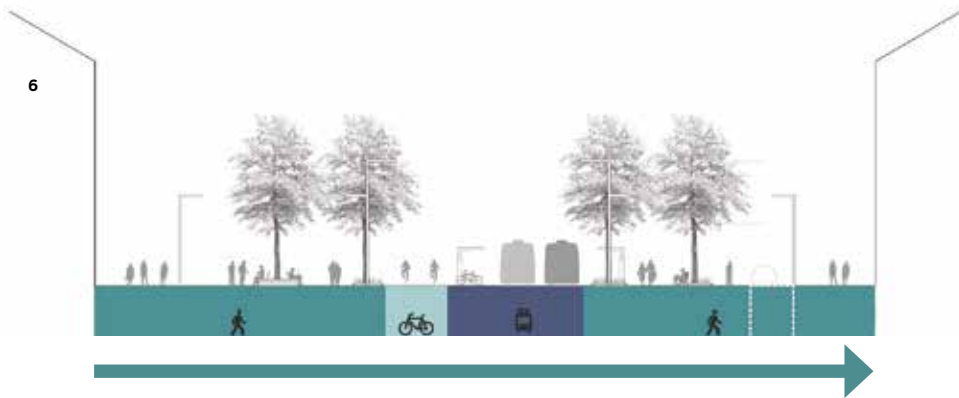
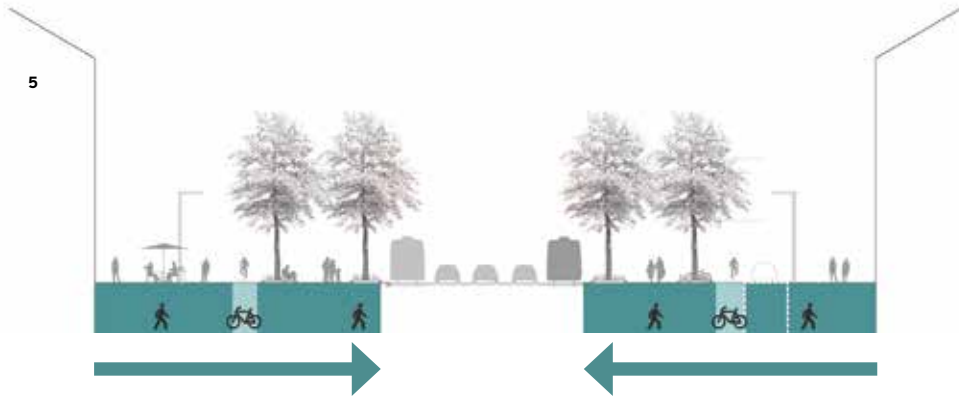
2. ESTRATÈGIA DE CONNECTIVAT I PERMEABILITAT

3. ESTRATÈGIA D'INTERFASES ENTRE L'EIX I ELS ESPAIS OBERTS

1. ESTRATÈGIES PER A LA TRANSFORMACIÓ

259





4. ESTAT ACTUAL DE LA RINGSTRASSE.  
SECCIÓ TRANSVERSAL

5. FASE 1: RETIRAR L'APARCAMENT PER  
TENIR UNA GRAN VORERA PER VIANANTS  
I CICLISTES. SECCIÓ TRANSVERSAL  
6. FASE 2: SUPRIMIR LA CALÇADA CENTRAL,  
PER ACOLLIR UN PASSEIG PELS CIUTADANS.  
SECCIÓ TRANSVERSAL



7. VISTA DE L'ESTAT ACTUAL DE  
LA RINGSTRASSE

8. VISTA DE LA PROPOSTA DE REORDENACIÓ  
DE LA RINGSTRASSE

# Futurs



**JOSEP BOHIGAS**

Director general de Barcelona Regional (2016- )

••

**«La contribució fonamental de BR a la ciutat de Barcelona i al seu entorn metropolità va ser disposar d'idees clares per poder plantejar propostes i projectes de transformació i millora de la ciutat existent»**

## EL FUTUR ÉS AQUÍ...

Quan algú ens pregunta quina creiem que serà la Barcelona del futur, sovint contestem (i assenyallem!) que serà, molt probablement, gairebé exacta a aquesta que tenim al davant. Canviaran coses, és clar, però esperem que aquestes coses siguin mutacions sobre les grans oportunitats del que ja hi ha. Hem vist i escoltat molts visionaris dibuixar ciutats del futur, on gairebé tot és nou, on tot ha canviat, on tots els problemes d'avui s'han esborrat en una imatge de futur nova i lluent. Aquestes visions absolutes són torbadores perquè es fonamenten en respostes tremendament pessimistes sobre com gestionar les nostres pròpies contradiccions.

La ciutat del futur és aquesta en la qual vivim. Una realitat desconcertant, complexa, inacabada i imperfecta que necessita ser entesa i, és clar, permanentment reciclada per adaptar-se als temps. Avui, el que exigim no és que canviï la seva aparença, sinó, en tot cas, que canviï radicalment la manera com la interpretem, com la usem i la compartim, a partir de les qualitats indubtables que ja té.

## EL FUTUR ÉS A PROP...

D'altra banda, a aquesta ciutat conurbada i densa que és Barcelona cada cop li queden menys oportunitats per transformar-se físicament, i dia a dia pren més rellevància una realitat metropolitana més gran, feta de la suma de ciutats que reclamen més coordinació i protagonisme per no ser meres receptores de les externalitats que no tenen cabuda a Barcelona. Avui estem a les portes de tenir un nou Pla Director Urbanístic (PDU) <sup>224</sup> que confirmarà aquest compromís i equilibri metropolità, però que alguns ja troben insuficient, reclamant una visió regional que abraci i coordini més municipis que els 36 que formen l'AMB.

Durant 25 anys Barcelona Regional ha treballat en aquest territori ampli intentant recórrer realitats urbanes fragmentades i proposant solucions de futur per a la ciutat metropolitana. Els pròxims 25 anys pronostico que l'agència seguirà fent exactament el mateix, però esperem que aleshores l'Àrea Metropolitana o la Regió Metropolitana ja seran realitats polítiques prou madures per superar totes



les dificultats que avui hi ha per tirar endavant projectes estratègics i transversals.

El llibre que teniu a les mans, i que conclou amb aquest escrit, ha intentat recollir els projectes i els protagonistes que els han desenvolupat a Barcelona Regional durant 25 anys i que formen part de l'evolució substancial de la ciutat. El llibre següent (presentat juntament amb aquest) intenta fer un joc temporal i projecta l'agència als pròxims 25 anys amb el cas d'estudi de les rondes de Barcelona (RB). La intenció és posar sobre la taula els reptes majúsculs que la ciutat té al davant, començant per la primera de les fronteres que delimiten la ciutat metropolitana propera.

Si al segle XIX Barcelona va aconseguir fer un salt qualitatiu i quantitatiu amb l'enderroc de les muralles medievals, que va permetre el desplegament de l'Eixample i l'annexió del municipis propers, al XXI tenim també el gran repte de construir les bases del pròxim gran canvi d'escala, que ens ha de dur a superar les noves «muralles», que encerclen el territori amb autopistes urbanes. Muralles que probablement no cal enderrocar, però que de ben segur cal adaptar als nous paradigmes de mobilitat i salut, i que han de permetre dissoldre les principals fronteres físiques, polítiques i socioeconòmiques per fonamentar un territori compartit per tots els barris de la metròpolis.

Ens acomiadem agraint a tothom que ha fet possible que aquesta agència hagi perdurat en el temps amb tanta qualitat i intensitat. És un privilegi poder estar permanentment projectant la ciutat en el temps, preveient el que el futur ens pot oferir i proposant nous escenaris per fer front als enormes reptes que tenim al davant.

Esperem que Barcelona Regional pugui continuar ajudant, com ho ha fet fins ara, a fer de la metròpolis un lloc millor on viure.

••

**«Durant 25 anys Barcelona Regional ha treballat en aquest territori ampli intentant recosir realitats urbanes fragmentades i proposant solucions de futur per a la ciutat metropolitana. Els pròxims 25 anys pronostico que l'agència seguirà fent exactament el mateix, però esperem que aleshores l'Àrea Metropolitana o la Regió Metropolitana ja seran realitats polítiques prou madures per superar totes les dificultats que avui hi ha per tirar endavant projectes estratègics i transversals»**

# OBJECTIUS

Els més de 2.000 treballs que ha produït Barcelona Regional (BR) al llarg de la seva trajectòria es poden agrupar segons els objectius presents al document. Aquests objectius es poden sintetitzar en cinc accions, que descriuen les diferents funcions que pot exercir BR: observar, reflexionar, planificar, projectar o comunicar. Alguns dels treballs responen simultàniament a més d'un objectiu.

## OBSERVAR

Recollir dades i anàlisis d'evolucions urbanes, anticipar dinàmiques i bones pràctiques que succeeixen a altres territoris del món, elaborar documents que són la base de futurs plans o polítiques urbanes (cartografia, atles, software, ...).

→ Pàgs.: 130, 131, 144, 159, 188, 226, 228, 230, 232

## REFLEXIONAR

Elaborar diagnòstic que qüestionin les dinàmiques actuals dels territoris i plantejar estratègies que permetin evolucionar de manera creativa les dinàmiques urbanes, afrontant els reptes del present per millorar la qualitat de l'hàbitat urbà (Estudis estratègics, documents de criteris, al·legacions, innovació institucional, ...).

→ Pàgs.: 112, 122, 126, 132,

134, 135, 140, 142, 143, 144, 145, 154, 156, 159, 162, 166, 167, 168, 172, 174, 182, 190, 192, 200, 201, 202, 205, 206, 208, 212, 214, 218, 230, 232, 234, 236, 238, 240, 241, 243, 244, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 255, 258

## PLANIFICAR

Dissenyar els programes, recursos i calendaris per ordenar les transformacions d'un territori i les seves dinàmiques al llarg del temps (Plans).

→ Pàgs.: 104, 112, 116, 118, 128, 129, 131, 132, 136, 141, 153, 154, 156, 158, 159, 178, 186, 189, 192, 194, 201, 211, 221, 222, 223, 224, 226, 228, 229, 255, 256, 257

## PROJECTAR

Dissenyar i pressupostar la transformació física d'un espai, infraestructura o territori (Projectes urbans i d'infraestructures).

→ Pàgs.: 104, 110, 112, 118, 138, 150, 167, 170, 180, 194, 196, 198, 206, 208, 252

## COMUNICAR

Elaborar publicacions, exposicions o conferències sobre els treballs desenvolupats per compartir el coneixement i promoure el debat entre les institucions, els professionals i la ciutadania.

→ Pàgs.: 127, 133, 152, 187, 197, 220, 242, 248, 249, 250, 253

# TAGS

En l'exercici de tractar de classificar la producció de Barcelona Regional, s'han identificat 25 temes (o tags) que poden explicar la diversitat de treballs desenvolupats per l'Agència. Aquests 25 temes serveixen també per explicar com, al llarg del temps, s'ha enriquit el catàleg de serveis de BR, introduint complexitat als treballs i als modes de treballar.

## AIGUA

→ Pàgs.: 127, 131, 148, 152, 156, 158, 159, 178, 187, 189, 190, 192, 194, 198, 220, 222

## BIODIVERSITAT

→ Pàgs.: 126, 131, 148, 150, 159, 162, 166, 167, 172, 174, 196, 198, 205, 220, 222, 223, 224

## CANVI CLIMÀTIC

→ Pàgs.: 128, 129, 130, 131, 142, 201, 212, 214, 218, 222, 223, 224, 226, 230, 240, 248, 250

## CARTOGRAFIA

→ Pàgs.: 130, 144, 220, 230, 232, 242

## DIGITALITZACIÓ

→ Pàgs.: 118, 128, 129, 130, 212, 226, 229, 230, 232, 241, 242

## ENERGIA

→ Pàgs.: 127, 128, 129, 130, 131, 142, 156, 178, 194, 212, 214, 218, 222, 229, 230, 240

## ESPAI PÚBLIC

→ Pàgs.: 104, 110, 112, 116, 118, 120, 126, 133, 134, 136, 138, 148, 152, 153, 156, 158, 159, 162, 166, 167, 168, 172, 174, 186, 187, 188, 189, 190, 192, 194, 197, 198, 205, 208, 211, 253, 255, 257, 258

## ESTRATÈGIA TERRITORIAL

→ Pàgs.: 172, 178, 180, 182, 187, 190, 221, 218, 220, 226, 228, 234, 238, 240, 241, 243, 248, 249

## ESTRATÈGIA URBANA

→ Pàgs.: 112, 127, 132, 133, 134, 135, 136, 140, 141, 142, 144, 145, 154, 158, 159, 162, 166

## HABITATGE

→ Pàgs.: 116, 132, 136, 153, 154, 156, 159, 168, 208, 212, 214, 232

## INDÚSTRIA

→ Pàgs.: 116, 144, 145, 182, 218, 224, 242, 243, 244

## INFRAESTRUCTURES

→ Pàgs.: 104, 110, 112, 116, 118, 127, 128, 131, 135, 138, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 154, 158, 159, 178, 180, 182, 194, 197, 200, 201, 206, 208, 211, 218, 221, 226, 228, 229, 234, 236, 238, 240, 241, 213, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 255, 256

## LITORAL

→ Pàgs.: 131, 145, 148, 152, 154, 158, 178, 180, 186, 187, 188, 189, 190, 192, 194, 196, 197, 198, 200, 201, 208, 253, 255

## MEDI AMBIENT

→ Pàgs.: 120, 126, 127, 148, 158, 159, 162, 166, 167, 172, 174, 187, 190, 196, 205, 214, 218, 220, 221, 222, 223, 224, 226, 228, 236, 250

## METABOLISME URBÀ

→ Pàgs.: 127, 128, 129, 131, 194, 226, 228, 229, 250

## MOBILITAT

→ Pàgs.: 104, 110, 112, 118, 120, 127, 129, 133, 135, 138, 140, 141, 143, 144, 153, 154, 156, 159, 162, 166, 167, 172, 178, 180, 182, 187, 190, 192, 194, 197, 200, 201, 206, 208, 211, 212, 214, 218, 221, 222, 229, 230, 234, 236, 238, 240, 241, 243, 244, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 256, 257, 258

## PAISATGE

→ Pàgs.: 104, 110, 112, 120, 126, 133, 148, 152, 154, 156, 159, 162, 166, 167, 170, 172, 174, 187, 190, 192, 194, 205, 208, 214, 220, 221, 253, 255, 257, 258

## PROJECTES URBANS

→ Pàgs.: 104, 110, 112, 138, 158, 159, 170, 192, 194, 197, 198, 249, 251, 253, 257

## QUALITAT AMBIENTAL

→ Pàgs.: 126, 127, 128, 129, 130, 131, 135, 141, 148, 154, 156, 158, 159, 162, 166, 167, 172, 178, 182, 188, 189, 190, 192, 194, 196, 201, 212, 214, 218, 220, 221, 222, 223, 224, 226, 228, 229, 230, 240, 241, 218, 219, 250, 252, 253, 255, 256, 257, 258

## RESIDUS

→ Pàgs.: 127, 226, 228

## RESILIÈNCIA

→ Pàgs.: 133, 159, 172, 174, 192, 201, 229, 131, 188, 222, 223, 224, 226, 228

## TERRITORI

→ Pàgs.: 218, 220, 221, 222

## TURISME

→ Pàgs.: 120, 134, 135, 136, 187, 189, 190, 192, 201, 205, 218

## URBANISME

→ Pàgs.: 104, 110, 112, 116, 118, 132, 133, 135, 141, 142, 144, 153, 154, 156, 158, 159, 162, 166, 167, 168, 170, 172, 174, 178, 182, 186, 187, 190, 192, 194, 197, 200, 201, 208, 211, 214, 224, 232, 236, 240, 243, 244, 249, 250, 251, 253, 255, 256, 257, 258

## URBANISME INCLUSIU

→ Pàgs.: 133, 159, 205



# BARCELONA REGIONAL

## CONSELL D'ADMINISTRACIÓ

### PRESIDENTA

**Excm. Sra. Ada Colau Ballano**  
Alcaldeessa de Barcelona

### VICEPRESIDENTA

**Ima. Sra. Janet Sanz Cid**  
Quarta Tinenta d'Alcaldia de Barcelona

### CONSELLERS

**Im. Sr. Josep Maria Montaner Martorell**  
Regidor de l'Ajuntament de Barcelona

**Im. Sr. Daniel Mòdol Deltell**  
Regidor de l'Ajuntament de Barcelona

**Sr. Jordi Campillo Gàmez**  
Gerent de l'Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona

**Sr. Josep Maria Boronat Pujals**  
Assessor d'Urbanisme i Habitatge al Grup Municipal d'ERC de l'Ajuntament de Barcelona

**Societat Urbanística Metropolitana de Rehabilitació i Gestió, SA**  
Representat pel Sr. Jaume Vendrell i Amat, Gerent del Consell Comarcal del Barcelonès

**El Consorci de la Zona Franca de Barcelona**  
Representat pel Sr. Antoni Detrell i Elies, Director de l'Àrea Financera i Desenvolupament de Negoci

**Ilm. Sr. Antoni Balmón Arévalo**  
Alcalde de Cornellà de Llobregat

**Ilm. Sr. Lluís Tejedor Ballesteros**  
Alcalde Ajuntament del Prat de Llobregat

**Ilm. Sr. Gerard Segú i López**  
Primer Tinent d'alcaldia de Santa Coloma de Cervelló

**Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)**  
Representat pel Sr. Sr. Armando Brigos Hermida, Subdirector de Estaciones de Viajeros Noreste

**AENA SME SA**  
Representat per la Sra. Sonia Corrochano Gómez, Directora de l'Aeroport de Barcelona-El Prat

**Autoritat Portuària de Barcelona**  
Representat pel Sr. José Alberto Carbonell Camallonga, Director General de l'Autoritat Portuària de Barcelona

**Mercados de Abastecimientos de Barcelona, SA (MERCABARNA)**  
Representat pel Sr. Josep Tejedro i Fernández, Director General de MERCABARNA

## ACCIONISTES



## CRÈDITS

### BARCELONA REGIONAL. PASSAT I PRESENT

#### EDITA

Ajuntament de Barcelona,  
Barcelona Regional

#### AJUNTAMENT DE BARCELONA

CONSELL D'EDICIONS I PUBLICACIONS  
DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA

Gerardo Pisarello Prados  
Josep M. Montaner Martorell  
Laura Pérez Castaño  
Joan Subirats Humet  
Marc Andreu Acebal  
Águeda Bañón Pérez  
Jordi Campillo Gámez  
Bertran Cazorla Rodríguez  
Núria Costa Galobart  
Pilar Roca Viola  
Maria Truñó i Salvadó  
Anna Giralb Brunet

#### DIRECTORA DE COMUNICACIÓ

Águeda Bañón

#### DIRECTORA DE SERVEIS EDITORIALS

Núria Costa Galobart

#### CAP EDITORIAL

Oriol Guiu

#### PRODUCCIÓ

Maribel Baños

#### DISTRIBUCIÓ

M. Àngels Alonso

Tots els drets reservats

© de l'edició: Ajuntament de  
Barcelona, Barcelona Regional,  
2019

© dels textos, els autors  
esmentats

© de les imatges, Barcelona  
Regional, excepte  
22@ BCN S.A., 117 (1-2)  
Ajuntament de Barcelona, 21,  
25, 29, 35, 37, 125  
Mariona Omedes Regàs, 42, 50,  
54, 68-71, 78-79, 262  
Marta Torrent Escala, 60-67

ISBN: 978-84-9156-200-9

D.L. B.5579-2019

Barcelona, març del 2019

#### Direcció de Serveis Editorials de l'Ajuntament de Barcelona

Passeig de la Zona Franca, 66  
08038 Barcelona  
Tel. 93 402 31 31  
barcelona.cat/barcelonallibres

#### DIRECCIÓ

Josep Bohigas Arnau  
Juan Carlos Montiel Díez

#### COORDINACIÓ

Bàrbara Pons Giner  
Àrea d'Anàlisi i Estratègia Urbana

#### ARTICLES

Josep Bohigas Arnau  
Carles Cols Coll  
Juan Carlos Montiel Díez  
Ramón García-Bragado Acín  
Willy Müller Zappettini  
Janet Sanz Cid  
Miquel Sodupe Roure

#### TEXTOS TREBALLS

Pere Alsina i Bilbeny  
Maribel Cadenas Álvarez  
Jordi Castelló Abril  
Gemma Conde Cros  
Aleix Coral Alcolea  
Juan Carlos Montiel Díez  
Jordi Fuster Colomer  
José Lao Mulero  
Jordi Mercadé Roger  
Marc Montlleó Balsebre  
Bàrbara Pons Giner  
Miquel Pybus Oliveras  
Gustavo Rodríguez Ferrer  
Itzel Sanromà i Moncunill  
Miquel Sodupe Roure  
Anna Subirats Ribas  
Erick Valdez  
Anna Vergés Parisi  
Claudia Villazón Chávez

#### TRADUCCIÓ I CORRECCIÓ

Gemma Garrigosa Alegre  
Olistis

#### DISSENY GRÀFIC

Spread: Tomoko Sakamoto -  
David Lorente. Amb Claudia Parra  
i la col·laboració d'Edith Stone

#### IL·LUSTRACIONS

Mariona Omedes Regàs

#### FOTOGRAFIES

Marta Torrent Escala  
Direcció Tècnica de Protocol,  
Ajuntament de Barcelona

#### IMPRESSIÓ

Gràfiques Ortells

#### Barcelona Regional

Carrer 60, 25-27.  
Edifici Z. 2a planta.  
Sector A. Zona Franca.  
08040 Barcelona  
www.bcnregional.com

#### ADMINISTRACIÓ

Maria Vila d'Abadal Castilla

I tot l'equip tècnic i administratiu  
de Barcelona Regional

#### AGRAÏMENTS

Josep A. Acebillo i Marín  
Joan Clos i Matheu  
Ada Colau Ballano  
Jordi Hereu i Boher  
Xavier Trias i Vidal de Llobatera  
Joaquim Romañach Planella  
Antoni Alarcón Puerto  
M. dels Àngels Badia Gascó  
Maria Buhigas San José  
Bernardo de Sola Susperregui  
Jordi Julià Sort  
Jordi Mas Harrero  
Antonio Martín Villegas  
Álvaro Nicolás Loscos  
Joan Sansa Hurtado  
Josep Maria Serra Majem  
Pere Suau Sánchez  
Enric Vall Procas  
Javier Villena Fernández

Aquest llibre és part del volum  
*Barcelona Regional, passat i  
present / Rondes Barcelona,  
present i futur* que inclou també  
la publicació *Rondes Barcelona,  
present i futur*.

#### TAMBÉ DISPONIBLE:

Edició en castellà: *Barcelona  
Regional / Rondas Barcelona*.  
ISBN: 978-84-9156-203-0  
Edició en anglès: *Barcelona  
Regional / Ring roads Barcelona*.  
ISBN: 978-84-9156-206-1





BARCELONA  
REGIONAL



Ajuntament  
de Barcelona