

REGENERAR BARCELONA

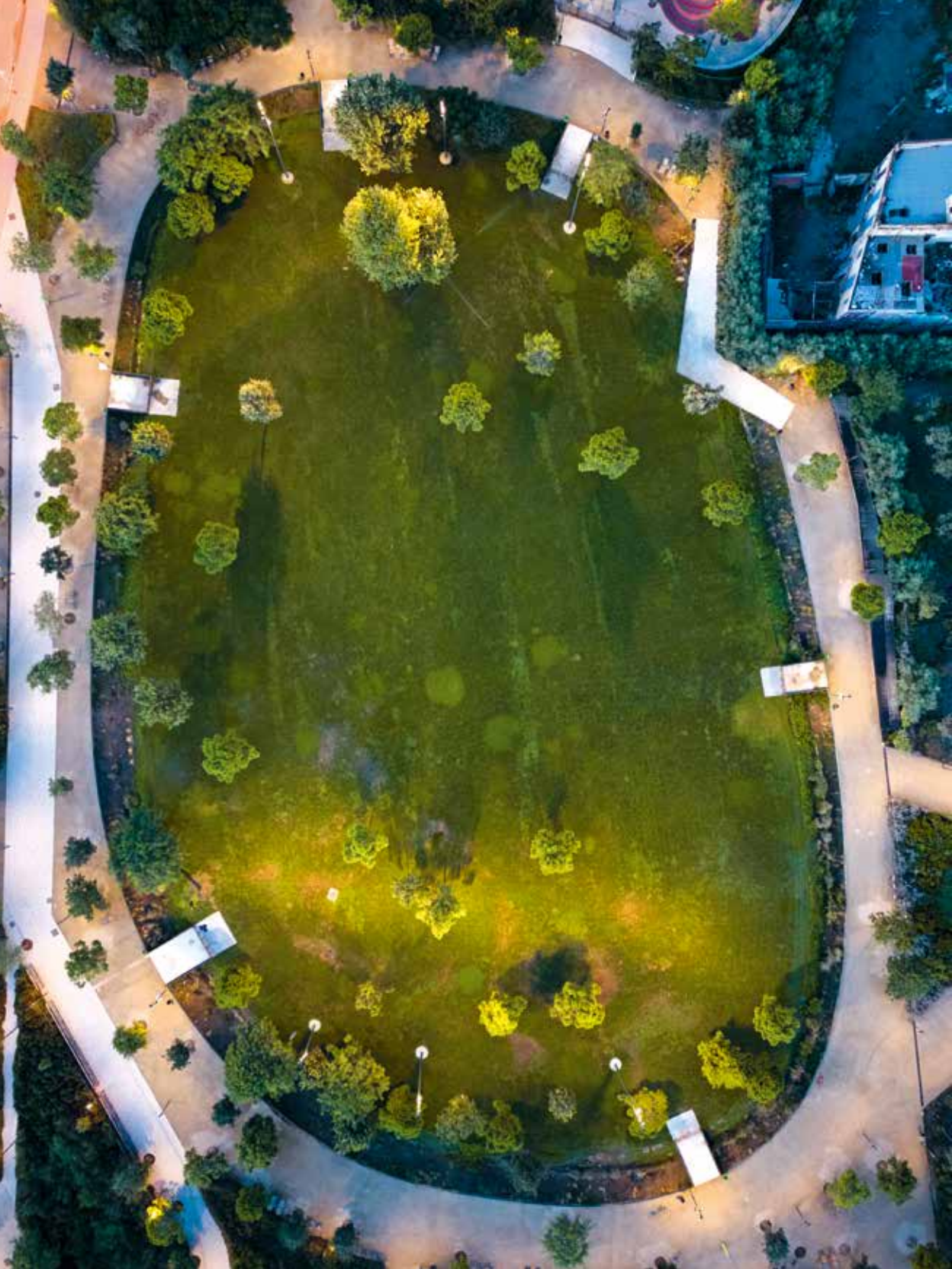
BARCELONA 2015—2023



REGENERAR
BARCELONA









REGENERAR BARCELONA



01

13

REGENERACIÓ SISTÈMICA

14

REGENERAR BARCELONA: CONSERVAR EL PASSAT PER GUANYAR EL FUTUR
Janet Sanz

22

REGENERACIÓ SISTÈMICA. MILLORAR LA CIUTAT CONSTRUÏDA
Laia Grau i Xavier Matilla

02

43

ACTUACIONS

ESPAI PÚBLIC VERD I QUOTIDIA

48

Superilla Barcelona
Superilles Poblenou, Sant Antoni, Horta i Hostafrancs
Eixos verds i places Eixample
VilaVeïna

80

Ciutat Jugable

88

Protegim les escoles

92

Avinguda Meridiana

98

Carrer de Pi i Margall

106

Via Laietana

112

La Rambla

MOBILITAT SOSTENIBLE

120

Pla de mobilitat a peu de Barcelona.
Pla MOPBA 2022

126

Xarxa ciclable

130

Tramvia per la Diagonal

136

Nova estratègia DUM (distribució urbana de mercaderies)

137

Pla especial urbanístic per a la implantació d'instal·lacions de subministrament per a vehicles: benzineres i electroliner

GRANS NODES

140

Estació de Sants i entorns

146

Glòries

El parc de les Glòries, els túnels de la plaça de les Glòries, patrimoni industrial, Illa Glòries. La Comunitat Habitacional, APROP Glòries

168

Sagrera

Infraestructures, urbanització de l'espai públic, planejament i gestió urbanística

HABITATGE ASSEQUIBLE I CONVIVÈNCIA D'USOS

178

Nou model de política d'habitatge

Mesures urbanístiques per ampliar el parc d'habitatge assequible
Pla especial d'allotjaments turístics (PEUAT)

188

Plans d'usos

Ciutat Vella, Gran de Sant Andreu i Eixample

BARRIS COHESIONATS

198

Pla de barris

202

Programa de regeneració urbana

El Besòs i el Maresme, Trinitat Vella

214

MPGM per a la millora urbanística i ambiental dels barris de Gràcia

224

Protecció del patrimoni arquitectònic

Patrimoni públic, Patrimoni privat

230

Rehabilitació d'equipaments

Teatre Arnau, Lleialtat Santsenca, Ca l'Alíer, L'Antic Borsí

240

Integració paisatgística de cobertes i mitgeres

RECINTES OBERTS

246

Can Batlló

Escola de mitjans audiovisuals (EMAV), Institut-escola Cal Maiol, Arxiu de la ciutat de Barcelona, La Borda, Parc de Can Batlló

258

Fabra i Coats

Escola Can Fabra, Institut Martí Pous, habitatges socials Fabra i Coats

266

La fàbrica Mercedes

270

La Model

276

La Fira de Montjuïc

280

Pla director de la Ciutadella

REACTIVACIÓ DE TEIXITS PRODUCTIUS

286

La Marina del Prat Vermell

290

Per un 22@ més inclusiu i sostenible

300

Els polígons del marge dret del Besòs

Estratègia de regeneració dels teixits productius del Besòs
Polígoneres

METABOLISME URBA

314

Qualitat de l'aire

Zona de baixes emissions - ZBE

316

Energia

Programa d'impuls a la generació d'energia solar
Barcelona Energia

320

Residus

Porta a porta

322

Aigua

Pla director integral de sanejament de Barcelona (PDISBA)
Sistemes urbans de drenatge sostenible - SUDS

AGENDA METROPOLITANA

328

Litoral metropolità

Pla litoral

Estratègia Ciutat-Port

Peu de Mont

Passeig marítim de la Mar Bella

Port Olímpic

Estratègia Delta

364

L'eix Besòs

L'agenda Besòs

370

Collserola

378

MAPA D'ACTUACIONS



01

**REGENERACIÓ
SISTÈMICA**

REGENERAR BARCELONA: CONSERVAR EL PASSAT PER GUANYAR EL FUTUR

JANET SANZ

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

Barcelona és un referent internacional en la lluita contra l'emergència climàtica. Els últims anys ens hem acostumat que, sempre que es parla d'innovació i transformació urbana, el nom de Barcelona aparegui entre les grans capitals, juntament amb París, Londres, Nova York, Berlín o Copenhagen. No és casualitat. El model Superilla de transformació urbana ha estat escollit per l'ONU com un exemple a seguir per la resta de ciutats. El Pla Clima de Barcelona ha estat reconegut com el millor de les grans ciutats europees. Nacions Unides ha designat Barcelona *hub* de resiliència urbana per la innovació en infraestructura climàtica. I, finalment, l'any 2026 Barcelona serà la Capital Mundial de l'Arquitectura, un reconeixement atorgat per la Unió Internacional d'Arquitectes (UIA), que representa més d'un milió d'arquitectes de tot el món.

El motiu pel qual Barcelona acumula reconeixements i designacions és simple. En els últims vuit anys, la ciutat ha vinculat la innovació en arquitectura i urbanisme a la necessitat de donar resposta als reptes socials i climàtics amb una recepta que funciona: la regeneració urbana. Conservar el passat de la ciutat i preparar-la per al futur són dues cares de la mateixa moneda, perquè per assegurar la supervivència necessitem repensar els límits de la ciutat: en un planeta finit el creixement no pot ser infinit, i per això cal reciclar, reutilitzar, reimaginar, reformar, refer, rehabilitar, reimpulsar. L'era de les grans transformacions, d'enderrocar i construir de nou, s'ha acabat. La lògica de l'economia circular s'ha d'aplicar també a l'arquitectura i l'urbanisme, i no pas perquè l'emergència climàtica ens condemni a un futur més auster i més pobre, com es deriva de certs imaginaris col·lapsistes. Tot el contrari: és perquè volem un futur més just, on les ciutats no siguin una font d'estrès i malestar, sinó un refugi on viure bé, on viure millor.

Per tot això, la regeneració és una recepta doble. D'una banda, proposa una estratègia per conservar el llegat arquitectònic de la ciutat, que va més enllà del patrimoni monumental que tots tenim en ment: protegeix també aquell patrimoni popular, quotidià i de barri que fins ara estava en perill, especialment en els barris més vulnerables. De l'altra, la regeneració és la manera de donar resposta a la crisi social i climàtica que determinarà el futur de totes les ciutats del món: augment de les temperatures, sequera, canvis meteorològics, falta de recursos energètics, migracions climàtiques. Regenerar vol dir preparar els edificis, els carrers, els barris i la ciutat sencera per adaptar-la a les noves condicions ambientals, promovent un canvi en el model productiu per tal que la sostenibilitat no sigui només un vector de responsabilitat institucional, sinó una forma de generar ocupació de qualitat, amb sous dignes, recuperació del múscul productiu i un alt valor afegit per als barris.

Per regenerar, hem de començar mirant enrere i preguntar-nos quins han estat històricament els perdedors de les crisis; qui ha quedat sistemàticament exclòs del dret a la ciutat. Qualsevol perspectiva transformadora ha de començar per abordar els problemes d'accés a l'habitatge, de pobresa energètica, de contaminació acústica i de l'aire que pateixen els nens i nenes a les escoles, de falta d'ocupació de qualitat, de la necessitat de refugis climàtics durant les onades de calor, de la supervivència de les espècies vegetals i animals a la ciutat. Per regenerar cal reparar: necessitem començar reconeixent el mal que ja s'ha fet.

Des de Barcelona ens hem marcat un full de ruta per fer una ciutat més habitable, més agradable, més saludable i més justa, que parteixi del reconeixement de les diferents capes d'història i memòria que formen la ciutat viscuda de tants veïns i veïnes. La Barcelona del segle passat va ser la Barcelona de les grans transformacions. Una ciutat de la qual avui ens sentim orgullosos, amb un patrimoni reconegut mundialment, que fa que la seva orografia sigui fàcilment identificable: les illes de l'Eixample, el modernisme, el casc antic, el panot de flor, els pobles que avui són barris, el llegat dels Jocs Olímpics del 92, l'obertura de Barcelona al mar. Gent d'arreu n'aprecia la bellesa i la riquesa arquitectònica de monuments, palaus, cases, casetes i jardins, i aquesta és una identitat que no volem ni podem perdre.

Però per als barcelonins i barcelonines, la ciutat que ens estimem va molt més enllà: la nostra Barcelona és també la Barcelona quotidiana. Són els bars, els mercats, les llibreries, els teatres, els centres socials, les fàbriques i les colònies industrials, els parcs, les àrees de joc. La ciutat viscuda està feta de xarxes veïnals i de cures, d'històries familiars i de barri, de festes populars en places i carrers. Tot això també és patrimoni, tant o més important que els grans projectes faraònics i les obres d'arquitectes de renom. Fa anys que l'arquitectura i l'urbanisme més

innovadors —com la Nova Bauhaus— aposten per revitalitzar espais de vida en lloc d'aixecar grans edificis i projectes que tant es podrien construir a Barcelona com a Shanghai o a Oklahoma. Ja tenim exemples propers d'aquesta arquitectura que refà edificis: la Sala Beckett, la Lleialtat Santsenca o la Torre de les Aigües del Besòs són projectes multipremiats de rehabilitació, així com la Fabra i Coats o Ca l'Alier, on el patrimoni industrial i el popular s'han convertit en centres ciutadans de cultura i innovació, sense perdre les traces històriques que els fan singulars.

Ara calia anar un pas més enllà, perquè amb regenerar edificis concrets no n'hi ha prou: necessitem fer un salt d'escala i regenerar tota la ciutat, des de les finestres i els balcons de les cases fins als carrers, les places i els barris. Superilla Barcelona és aquesta estratègia de regeneració per democratitzar l'espai públic, disposar d'habitatge accessible, assequible i digne, i conservar uns barris amb diversitat d'activitats i usos (comercials, industrials, socials, etc.). Amb aquest objectiu, apostem per una definició àmplia i transversal del concepte de regeneració, que va més enllà de la idea de rehabilitació, que en el món de l'arquitectura i la construcció està molt associada a les actuacions de millora en pisos i edificis.

Hem repensat el concepte de regeneració d'acord amb tres criteris. El primer és que la idea de regeneració s'ha de poder aplicar a moltes escales diferents. Evidentment, s'han de regenerar pisos i edificis, però també carrers, parcs, infraestructures de transport públic, barris i la ciutat en el seu conjunt: regenerar l'espai públic —multiplicant el verd i l'ombra, guanyant superfície permeable, posant mobiliari, millorant la il·luminació— és una de les línies d'actuació fonamentals. El segon criteri és que la regeneració doni resposta a totes les dimensions on intervé la política: municipal, metropolitana i global. Partir de la ciutat construïda, de la seva història i els seus conflictes, significa també reconèixer les seves interdependències. Barcelona no acaba en el seu terme municipal, ni en la seva àrea metropolitana. Com han demostrat les successives crisis econòmiques, sanitàries i energètiques, els nous reptes ambientals que ens esperen demanen una resposta global i coordinada. La regeneració s'ha d'abordar, doncs, com una estratègia compartida més enllà de l'àmbit municipal: necessitem els recursos, les competències i les sinergies institucionals per impulsar projectes de transformació de grans infraestructures verdes. Tercer i últim criteri: que el de regeneració sigui un concepte que parli d'habitatge, però també de verd, de comerç, d'indústria, d'infraestructura i d'equipaments públics, perquè tenim clar que l'urbanisme és la primera pedra dels drets socials, i que els diferents models de fer ciutat determinen qui pot accedir i gaudir en el seu dia a dia de parcs, biblioteques, concerts o comerços de proximitat.

Regenerar és una estratègia de present, que ja hem posat en marxa, començant per un dels reptes més grans que té la ciutat: la seva relació amb el passat. Hem començat a passar pàgina d'un model urbà molt contaminant amb l'impuls d'una nova regulació sobre els enderrocs que obliga a presentar un informe patrimonial sobre qualsevol element de la ciutat que es vulgui tirar a terra: Barcelona avança cap a un horitzó de zero enderrocs.

Es tracta d'un canvi normatiu important, que forma part d'una estratègia més àmplia per conservar i regenerar el patrimoni de la ciutat. Barcelona té una llarga història de protecció del seu patrimoni. Va ser la primera ciutat d'Espanya en tenir un catàleg patrimonial, l'any 1962, i des d'aleshores s'han anat succeint diferents ordenances municipals, com la de paisatge urbà, i els plans de protecció patrimonial. Però teníem clar que calia anar més enllà, perquè tradicionalment el patrimoni es referia als grans edificis singulars i monumentals, i calia impulsar una ampliació del concepte que inclogués també el patrimoni popular, el patrimoni obrer i industrial, el patrimoni ambiental, així com tots aquells espais, singulars o no, que defineixen la identitat i la memòria dels barris. Fins ara aquest patrimoni ordinari es trobava en situació de risc per culpa de l'especulació, i molts cops era enderrocat sense contemplacions, com ha passat aquests últims anys amb les cases històriques de la Prosperitat o amb l'antiga cooperativa Flor de Maig. És per tot això que des de l'Ajuntament ens hem dotat de nous instruments normatius, legislatius, d'intervenció i de divulgació que permetin obrir el catàleg a una visió no monumental de la ciutat.

On aquesta necessitat de regeneració és més urgent és en l'àmbit de l'habitatge. En el passat, en moments d'arribada de població a Barcelona, la ciutat va donar ràpides respostes al problema habitacional construint nous parcs d'habitatges lluny del centre, que amb el temps han quedat molt degradats i han mostrat deficiències estructurals en les edificacions. És el que ha passat amb les anomenades "cases barates", les urbanitzacions de muntanya o els barris del Besòs, que pateixen problemes d'aluminosi, de confort i d'aïllament, a banda d'una deficiència històrica en inversions que n'ha degradat l'espai públic. Per això, des de 2015, hem fet d'aquests barris una prioritat, impulsant una estratègia integral de regeneració, pactada i treballada amb els veïns i veïnes, per dignificar barris, edificis i habitatges. Ho hem fet amb una inversió històrica, i amb l'impuls dels fons Next Generation, amb l'objectiu de transformar els barris sense enderrocar res, protegint patrimonialment les cases històriques, utilitzant materials més sostenibles i millorant l'eficiència energètica dels edificis. Tenir pisos més ben aïllats vol dir tenir pisos on hi fa menys calor a l'estiu i menys fred a l'hivern; vol dir gastar menys en llum, en ventiladors i en calefacció.

Però no ens quedem aquí. Barcelona vol ser un laboratori d'innovació en l'ús de materials i noves solucions constructives. Amb l'horitzó de la Capital Mundial de l'Arquitectura l'any 2026, tenim clar que els objectius de descarbonització de la construcció han de ser un mitjà per enfortir la nostra indústria i impulsar una economia verda. La sostenibilitat no ha de ser només un imperatiu des de la responsabilitat ecològica. Ha de ser també un vector de transformació, que mobilitzi el talent i el coneixement, i que faci confluïr els diferents actors clau en un mateix procés d'innovació i aprenentatge: universitats, instituts de recerca, estudis d'arquitectes i empreses constructores. Per això des de Barcelona hem llançat diversos concursos públics per crear el panot del segle XXI —amb materials més porosos, que facilitin la filtració de l'aigua i tinguin un menor impacte ecològic— o per ampliar edificis ja existents, amb uns prototips industrialitzats que siguin fàcils i barats de produir, que permetin guanyar balcons, escales i ascensors en pisos que abans no en tenien, a la vegada que augmenten el verd i l'eficiència energètica i afavoreixen l'autoconsum d'energia solar.

Innovar amb els materials és clau per regenerar la ciutat i millorar la resiliència davant dels canvis ambientals, que ja han demostrant fins a quin punt poden ser crítics: el 2022, rècord de nits tropicals, 575 morts per calor només a Catalunya o la tardor més càlida des que hi ha registres. L'augment de temperatures es pot combatre des de l'urbanisme, i per això estem traient l'asfalt dels carrers de la nostra ciutat per evitar l'efecte illa de calor i les emissions que allibera quan s'escalfa. Amb Superilla Barcelona els paviments seran de granit, de panot i de pedra natural. Hi haurà escocells més grans, amb molta més vegetació i dues línies d'arbrat, que assegurin espais d'ombra i refresquen els carrers. També innovem amb la construcció amb fusta, un material que capta CO₂ de l'atmosfera durant tota la seva vida útil i que contribueix a la reforestació i conservació dels boscos. No per casualitat, Barcelona —amb la seva àrea metropolitana— ha estat nomenada Ciutat Europea del Bosc 2022, i en col·laboració amb institucions locals i europees ha impulsat una declaració per afavorir la construcció amb fusta. A la ciutat ja en tenim exemples magnífics, com la nova Biblioteca Gabriel García Márquez, els nous edificis d'habitatge públic i assequible que s'estan construint al barri de Sant Martí, o la construcció amb fusta que s'està impulsant en terrenys de cessió de sòl públic, com és el cas de La Borda, a Sants: un edifici d'habitatge cooperatiu que ha guanyat el premi Mies van der Rohe.

El reciclatge ha de ser un altre dels pilars de la regeneració, la base d'una economia circular, amb materials de proximitat, reutilitzables i que tinguin una vida útil ben llarga. Fa poc n'hem tingut un exemple

molt sonat, que explica perfectament per què regeneració i protecció del patrimoni van de bracet: als nous eixos verds de l'Eixample, hi posarem les llambordes del segle passat que es van trobar durant les obres. Però no pot ser que el reaprofitament sigui una excepció, ni que Espanya sigui un dels països amb uns nivells més baixos de reciclatge i reaprofitament de material d'obres i enderrocs. Si ens prenem seriosament la regeneració, cal que hi hagi un seguiment, un emmagatzematge i una redistribució d'aquests materials, com ja fan a molts llocs d'Europa.

Volem que aquest sigui el camí de Barcelona, i per això la reindustrialització dels polígons del Besòs és prioritària. Al llarg de gairebé 40 anys de neoliberalisme, gran part de la indústria s'ha anat deslocalitzant a països amb mà d'obra barata, mentre a casa nostra es conreava l'especulació i el monocultiu econòmic centrat en el turisme i el sector serveis. Durant massa anys ha proliferat un model extractivista, profundament injust i inestable, que ha precaritzat grans sectors de població i que no ha millorat en els últims temps, amb l'arribada d'empreses de plataforma dedicades a la logística, com ara Amazon. Regenerar significa apostar per una indústria del segle XXI, amb una ocupació del segle XXI, i per això estem impulsant una estratègia per recuperar els teixits productius, perquè allà on ara hi ha oficines, magatzems i concessionaris, hi puguem tenir fàbriques verdes, que facin de la sostenibilitat un impuls per a la creativitat, la innovació i el talent, perquè les noves solucions constructives que s'impulsin des de la ciutat es puguin produir a la ciutat, generant ocupació de qualitat i un alt valor afegit als barris.

Regenerar és moltes coses. Regenerar és guanyar barris plens de vida, on la gent pugui estar al carrer, amb espais per seure i per jugar, i amb molta ombra i vegetació, i on els carrers siguin un refugi de la calor. Regenerar és guanyar una ciutat que no visqui d'esquena al seu passat, que planti cara a l'especulació i protegeixi la memòria popular, industrial i ambiental. Regenerar és acabar amb els enderrocs sistemàtics. Regenerar és aconseguir que ningú hagi de marxar de casa seva, ni per l'especulació ni pel deteriorament dels edificis: és guanyar espai de qualitat, lluminositat, balcons, ascensors, energia neta i un estalvi significatiu en les factures de la llum i el gas. Regenerar és passar d'un model econòmic ecocida a un model ecologista, que davant dels límits materials del planeta ens demostra que és possible créixer: redistribuir la qualitat de vida, dignificant els barris oblidats i reimpulsant l'economia productiva local.

Regenerar és moltes coses: reciclar, refer, repensar, reactivar, revitalitzar. Però, per sobre de tot, és fer de Barcelona una ciutat refugi, on la vida en el futur sigui possible i, per sobre de tot, desitjable.



VISTA DE LA CIUTAT DES DEL NOU PARC DE
LA PLAÇA DE LES GLÒRIES.

Font: Jon Tugores

REGENERACIÓ SISTÈMICA. MILLORAR LA CIUTAT CONSTRUÏDA

LAIA GRAU

Gerent d'Urbanisme
Ajuntament de Barcelona

XAVIER MATILLA

Arquitecte en Cap
Ajuntament de Barcelona

La ciutat de Barcelona ha estat lligada històricament a l'urbanisme i al disseny de l'espai públic. Les actuacions dutes a terme als anys vuitanta del segle passat, a partir de la implantació dels ajuntaments democràtics, van esdevenir referents mundials en el món de l'arquitectura, l'urbanisme i el disseny. Aquestes actuacions de creixement o "reconstrucció" responien de forma exemplar, com tot bon disseny, als reptes de la ciutat d'aquell moment. L'espai públic va ser considerat una eina per equilibrar i dotar de qualitat tota la ciutat, des dels barris més centrals fins als que en aquell moment es consideraven barris perifèrics. Entendre l'espai públic com a espai d'urbanitat, com a espai estratègic, com a espai catalitzador del reequilibri a la ciutat, esdevingué la veritable revolució. Aquesta estratègia va cristal·litzar en una manera de fer i un llenguatge formal que responien a les necessitats d'aquell moment i que, sumats a una sèrie d'esdeveniments mundials i polítiques exteriors, van fer que Barcelona fos reconeguda arreu del món.

Avui, més que mai, vivim en una època modelada per la complexitat i la incertesa. Els reptes urbans contemporanis derivats de les crisis emergents —climàtica, habitacional i social, i econòmica— són majúsculs i se superposen. Davant noves necessitats i nous reptes, sota noves òptiques i mirades diverses, és necessari utilitzar altres eines de disseny, innovar, tenir en compte nous paràmetres i integrar noves disciplines. Definir nous instruments més integrals, acompanyats de mesures no només urbanístiques, sinó que incorporin la transversalitat d'altres dimensions com l'ambiental, la social i l'econòmica. I fer-ho col·lectivament, amb la participació de la ciutadania i dels diferents agents i actors que configuren avui la ciutat. L'emergència climàtica, inevitablement, es troba al centre de l'agenda urbana actual, però també futura, on la prioritat ha de ser principalment la mitigació dels efectes del canvi climàtic i l'adaptació de la millor forma possible a les seves conseqüències. En una ciutat construïda i consolidada com Barcelona, cal actualitzar la manera de pensar i fer la ciutat. El concepte *regenerar* està vinculat a la necessitat de millorar la ciutat existent. Redreçar el futur del planeta passa per actuar en les ciutats, i és urgent començar com més aviat millor.

REPTES CONTEMPORÀNIS

DONAR RESPOSTA A L'EMERGÈNCIA CLIMÀTICA

Ara mateix estem en una situació d'emergència. Durant l'any 2021 a la ciutat de Barcelona es van activar tots els protocols d'emergència ambientals que existeixen; va haver-hi 14 episodis de risc de caràcter ambiental/natural: 10 episodis relacionats amb condicions meteorològiques extremes (temporals marítims, ventades, altes temperatures), 3 episodis de contaminació ambiental (mala qualitat de l'aire per PM10) i 1 episodi de risc d'incendi forestal.¹ D'altra banda, l'any 2020 hi va haver 11 episodis d'aquestes característiques, dels quals un va ser crític: el temporal Glòria. Es preveu que aquest tipus d'episodis vagin en augment en els anys vinents. Barcelona haurà d'adaptar-se a unes noves condicions climàtiques i ambientals, que en general seran més caloroses i menys plujoses, tot i que amb una freqüència més alta d'episodis de pluja extrema.

La Declaració d'Emergència Climàtica de Barcelona, de 15 de gener de 2020, proposa un seguit d'estratègies i accions concretes per fer front justament a aquestes previsions mitjançant la definició d'un canvi de model urbà, que integra la variable climàtica en tots els processos de transformació i gestió de la forma urbana, augmentant el verd, actualitzant i ambientalitzant el parc construït, permeabilitzant la ciutat i recuperant els sòls naturals, i descarbonitzant l'activitat econòmica i la mobilitat.

Som una ciutat mediterrània, una de les més denses d'Europa, amb una població d'1,6 milions d'habitants en una superfície de 102 km², fet que es tradueix en una densitat mitjana de població de 16.378 hab./km².² Barcelona està configurada per un teixit urbà continu i compacte, dues característiques que són positives en termes d'eficiència urbana, sempre que l'espai públic existent tingui les característiques apropiades que permetin aportar els serveis socials i ambientals que la densitat de població requereix. En aquesta relació és on rauen els reptes actuals i les necessitats de millora de l'espai públic. L'Eixample seria l'exemple paradigmàtic d'aquesta situació: és el districte més dens de la ciutat, amb 36.086 hab./km², i al mateix temps és el districte amb menys metres quadrats de verd urbà per habitant. Mentre que l'OMS recomana que els nuclis i les ciutats disposin com a mínim de 10-15 m² d'àrea verda per habitant, la mitjana de l'Eixample és de 2 m² per habitant. A més, a aquesta densitat i manca de verd, s'hi afegeix que cada dia el travessen 350.000 vehicles motoritzats (més que les dues rondes de Barcelona), de manera que és el districte amb més contaminació i més població exposada. En el rànquing de 1.000 ciutats europees elaborat per ISGlobal, l'àrea metropolitana de Barcelona ocupa la 6a

¹ Resum Balanç episodis 2020-2021. Departament de Resiliència. Ajuntament de Barcelona

² Paris: 20.641 hab./km²
Amsterdam: 4.439 hab./km²
Madrid: 5.304,4 hab./km²

pitjor posició en mortalitat provocada per emissions de NO₂.³ Aquesta situació provoca que estiguem per sobre dels nivells de contaminació de l'aire que permet la Unió Europea: 1 de cada 4 escoles i el 35 % de la població s'exposen a un excés de NO₂.⁴

Davant d'aquesta situació, es fa necessària una nova manera d'entendre i fer ciutat, un model que pugui compensar la densitat de Barcelona amb les condicions ambientals i socials del seu espai públic. Avui construir una ciutat saludable ha de ser l'eix vertebrador de les polítiques urbanes. I això passa per dues grans accions: deixar de contaminar i naturalitzar. Si construïm una ciutat que no sigui saludable, no serà habitable a llarg termini.

RECUPERAR UNA CIUTAT A ESCALA HUMANA

Barcelona és una ciutat global i al mateix temps és una ciutat de barris. Al davant tenim el repte de trobar l'equilibri entre la dimensió global de Barcelona i la vida quotidiana que necessiten els seus veïns i veïnes, de construir una ciutat on es garanteixin l'accés a l'habitatge, les infraestructures i els serveis bàsics per tal d'assegurar-hi el desenvolupament de la vida quotidiana, tot vetllant per l'equilibri dels usos i fent compatible el lleure i les activitats productives amb la vida permanent i la salut de les persones. Barcelona ha de ser una ciutat per viure-hi. Una ciutat que es basi en un desenvolupament sostenible i defensi i garanteixi els drets col·lectius dels seus ciutadans, com ara el dret a l'habitatge o el dret a un medi urbà adequat.

Quan parlem de proximitat, evidentment, ens referim a la condició de Barcelona com a ciutat d'usos mixtos, però sobretot a la necessitat de garantir l'accés de tothom a un habitatge digne. Històricament, a Barcelona han mancat polítiques públiques d'habitatge, fet que es veu agreujat per la situació d'emergència habitacional que patim, a causa de l'increment dels preus del mercat de l'habitatge i, específicament, del preu del lloguer. Garantir el dret a l'habitatge és una de les prioritats de l'Ajuntament de Barcelona. Actualment, l'objectiu és augmentar el parc d'habitatge públic de la ciutat, utilitzant diferents instruments urbanístics que permetin construir més habitatges de lloguer públic, innovant en els processos de disseny i construcció, i alhora vetllant per una distribució justa i equitativa de l'habitatge públic a tota la ciutat.

Recuperar l'escala humana significa actuar en l'espai públic i, concretament, en els carrers de la ciutat. En aquests moments, més del 50 % de la superfície dels carrers de Barcelona es destina a l'ús del cotxe.⁵ Aquesta situació té impactes enormement negatius en termes ambientals, però també en l'esfera social. Si volem avançar cap a una ciutat amb múscul i cohesió social, ens cal actuar per revertir aquesta situació.

Regenerar la ciutat passa també per recuperar l'espai per a la ciutadania, per potenciar els usos quotidians de la via pública, afavorint la connectivitat entre barris a peu, amb mitjans de transport més saludables i sostenibles (bicicleta, patinet...) o amb transport públic col·lectiu per a distàncies més llargues. Moltes altres ciutats també ho estan fent: París, amb la ciutat dels 15 minuts, o Estocolm, amb la ciutat d'1 minut. També cal adaptar el disseny de l'espai públic a la vida quotidiana per fer-lo més amable amb les persones, aplicant la perspectiva de gènere i prioritant les necessitats dels perfils més fràgils, com són els infants i la gent gran.

A més, dissenyar un espai públic més amable per a les persones reforça el teixit comercial. Estudis recents demostren, després de creuar el volum de vendes amb les dades d'actuacions de pacificació a ciutats espanyoles (entre elles Barcelona), que els comerços localitzats en entorns de vianants tendeixen a registrar un volum més gran de vendes que els comerços situats allà on no s'han dut a terme aquestes actuacions.⁶ El repte és clar: hem de recuperar l'espai públic i dissenyar-lo per a les persones.

CONSTRUIR LA BARCELONA METROPOLITANA

Els grans reptes que Barcelona ha d'afrontar només es podran encarar amb perspectiva metropolitana. Avui, més que mai, la ciutat funcional desborda la ciutat administrativa, i les polítiques i mesures que es posin en pràctica han de tenir en compte aquesta realitat.

L'exemple més clar de la necessitat de gestionar la ciutat des d'una perspectiva metropolitana és la mobilitat. Actualment, 3 de cada 4 desplaçaments de connexió en vehicle privat que es produeixen a la ciutat tenen com a origen o destinació l'àrea metropolitana de Barcelona, on s'aplica la tarifa d'una zona de transport públic. Un 50 % del total de desplaçaments de connexió amb cotxe en dia feiner (uns 350.000) tenen origen i destinació en municipis de la conurbació amb servei de metro o tramvia. A més, d'aquests desplaçaments, el 50 % són potencialment atractius per a la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal, ja que tenen origen o destinació a menys de 8 km del centre de Barcelona. La solució als problemes de la mobilitat urbana passa pel canvi modal cap a mitjans de transport més sostenibles, mitjançant l'actuació sobre les condicions d'ús dels vehicles privats motoritzats ineficients i contaminants. Inevitablement, aconseguir la intermodalitat òptima, on cada mode de transport compleix una funció específica d'acord amb el tipus de trajecte desitjat per a cada desplaçament, i adoptar les noves tecnologies al servei de la mobilitat requereixen aquesta perspectiva metropolitana.

L'habitatge és, igual que la mobilitat, un dels altres grans reptes de futur, que inevitablement s'ha d'encarar amb mirada metropolitana: no tots els municipis tenen el múscul per crear habitatge públic, però,

³ <https://isglobalranking.org/ca/city/barcelona-area-metropolitana/#air>

⁴ Informe qualitat de l'aire i impacte en salut a Barcelona 2019. ASPB

⁵ Ajuntament de Barcelona. Ecologia Urbana. Direcció de Serveis d'Infraestructures i Espai Urbà 2019

⁶ Yoshimura et al. (2021) *Pedestrianization in urban districts: Economic impacts in Spanish cities*. Cities. Vol. 120. Article 103468



↑ Cooperativa d'habitatge en cessió d'ús al Pla dels Cirerers.

Font: Adrià Goula

↓ Promoció d'habitatge públic de lloguer per a joves Can Fabra a la Fabra i Coats.

Font: Maite Caramés

alhora, l'augment de preus del lloguer ha afectat tota l'àrea metropolitana de la mateixa manera. Els costos que han d'assumir les persones que han accedit a un habitatge són molt elevats, especialment si es tracta d'un habitatge de lloguer. La distància creixent entre els ingressos de la població i el preu mitjà de l'habitatge —dinàmica que no ha deixat d'accentuar-se aquesta darrera dècada— té la seva translació en l'esforç que han de fer les llars a l'hora d'accedir a un habitatge. En aquest sentit, un estudi publicat per l'Observatori Metropolità de l'Habitatge de Barcelona⁷ afirma que gairebé 4 residents de 10 de l'àrea metropolitana que viuen de lloguer destinen més d'un 40 % dels ingressos a pagar-lo.

ESTRATÈGIES DEL NOU MODEL URBÀ

La pandèmia de la covid-19 ha representat una crisi social i econòmica sense precedents que ha impactat a tot el planeta, però especialment a les ciutats. Tot i patir-ne les pitjors conseqüències, moltes ciutats han encapçalat, a la vegada, la lluita contra la crisi, donant resposta a les necessitats de la ciutadania i adaptant els models organitzatius i de gestió a la situació del moment. La pandèmia ha deixat lliçons que cal integrar en el replantejament dels models urbans, com la importància d'establir vincles de proximitat, de disposar d'espais que promoguin la vida comunitària i l'activitat física, i de fomentar la cohesió dels teixits socials i veïnals. La resposta a aquestes emergències passa per erigir un nou model de ciutat més resilient i capaç d'afrontar les problemàtiques existents, que en ciutats com Barcelona es concreten en la crisi climàtica, l'habitatge i social, i l'econòmica. D'aquesta manera, REGENEREM la ciutat per avançar cap a una ciutat més saludable, amable, justa, inclusiva, diversa i productiva. És a dir, per fer de Barcelona un lloc més habitable on la vida de totes les persones es desenvolupi en total plenitud, preservant-ne el caràcter i la identitat.

A diferència d'altres moments en què la ciutat abordava transformacions de grans àmbits, en aquests moments parlem de múltiples actuacions distribuïdes per tot Barcelona, de menor mida però amb una gran ambició: la millora global de tota la ciutat. Es tracta d'una estratègia d'intervenció global i integral. REGENEREM com a procés dinàmic de construcció col·lectiva de la ciutat. REGENEREM com a forma de transformar més sostenible: reduint el consum de recursos naturals, redissenyant, reutilitzant, reparant, renovant, recuperant i reciclant.

Barcelona està impulsant la regeneració a través d'una sèrie de mesures, programes, projectes i normatives municipals, principalment urbanístics, però també socials, ambientals i econòmics. Aquest conjunt

⁷ *L'habitatge a la metròpolis de Barcelona*, 2019. Observatori Metropolità de l'Habitatge de Barcelona

d'actuacions es despleguen d'acord amb tres línies estratègiques: renaturalitzar la ciutat, fomentar la proximitat i aconseguir les fites mitjançant processos col·laboratius.

RENATURALITZAR

Les ciutats, històricament, s'havien construït al marge dels cicles naturals. Ara, però, veiem que l'única manera que les ciutats puguin perdurar és reconnectant-les als fluxos i cicles naturals perquè formin part de la xarxa natural i dels teixits vius, i així contribueixin d'una manera positiva a la sostenibilitat local i global. Cal repensar la ciutat heretada per renaturalitzar-la, és a dir, per reconnectar-la amb aquesta xarxa biològica, i, per fer-ho, cal redefinir el concepte mateix de ciutat.

Naturalitzar no vol dir només incrementar el verd urbà. Vol dir, fonamentalment, recuperar les condicions ambientals saludables. En aquest sentit, és necessari un nou model metabòlic urbà per transitar cap a una ciutat més saludable, sostenible i resilient: cal reduir el consum de combustibles fòssils, augmentar l'autosuficiència del territori, tancar els cicles dels materials i reduir la càrrega final de residus. Així doncs, el primer que cal fer és deixar de contaminar, reduint les fonts contaminants.

D'una banda, Barcelona ha d'avançar cap a la transició energètica amb subministrament d'energia 100 % renovable, ja que la producció d'energia elèctrica a través de la combustió d'elements fòssils és una de les grans causants de la crisi climàtica. L'objectiu final del Pla d'acció per l'emergència climàtica 2030 és que Barcelona esdevingui una ciutat neutra en carboni el 2050 i, per a això, és imprescindible generalitzar l'autogeneració i l'autoconsum d'energia neta i crear un sistema energètic just, democràtic i renovable. Aquí s'emmarquen el programa d'impuls a la generació d'energia solar (en cobertes i terrats existents a la ciutat, tant públics com privats, i en l'espai públic) i la creació de la comercialitzadora pública metropolitana Barcelona Energia.

D'altra banda, cal deixar de contaminar. Segons el Pla Clima de Barcelona, una tercera part de les emissions de diòxid de carboni (CO₂) de la ciutat provenen del transport. Per això necessitem un model de mobilitat sostenible menys contaminant que prioritzi el transport públic, la bicicleta i els desplaçaments a peu. D'aquesta manera, són fonamentals mesures de gestió de la mobilitat, com la zona de baixes emissions, que avancin cap a la reducció de les emissions en el transport, tal com estan fent tantes altres ciutats en el món, o el decret ciutat 30, que busca que el 75 % de les vies de la ciutat tinguin limitada la velocitat de circulació a 30 km/h. Així mateix, són imprescindibles les transformacions en l'espai públic adreçades a augmentar les zones



↑ Sistemes urbans de drenatge sostenible (SUDS) al c. de Cristóbal de Moura.

Font: Milena Villalba

↓ Horts urbans comunitaris en els jardins del Doctor Pla i Armengol.

Font: Adrià Goula

per a vianants, millorar la infraestructura ciclista i impulsar el transport públic, recuperant espai que ara es dedica als vehicles motoritzats.

Partim d'una bona situació. Actualment, gairebé el 74 % dels desplaçaments diaris a la ciutat es fan a peu, en transport públic o en bicicleta, i amb el Pla de mobilitat urbana l'objectiu és arribar al 81,52 % el 2024. El 99 % de barcelonins i barcelonines tenen una parada de metro a menys d'un kilòmetre de casa seva i l'ús de l'autobús va créixer gairebé un 20 % entre el 2014 i el 2019, gràcies a la implementació de la xarxa ortogonal. Però també és cert que hi ha zones de la ciutat on hem de dedicar més esforços per garantir la connexió dels residents amb la resta de barris: una de les grans innovacions recents ha estat el bus a demanda de Torre Baró, que ja té 860 usuaris registrats i que ara s'estendrà a Montbau i Vall d'Hebron. Pel que fa a la xarxa ciclable, es preveu arribar als 272km de carrils bici el 2030, amb la connexió de grans avingudes com la ronda del Guinardó i la baixada del carril bici a la calçada a la Diagonal i la Gran Via.

Així mateix, el gran repte de la mobilitat és millorar la connectivitat en transport públic dins l'àrea metropolitana de Barcelona. Algunes actuacions pendents d'executar, com són finalitzar el tram central de l'L9 i l'L10, i els carrils bus d'accés a Barcelona a la C-31 sud i nord, la C-33 i la B23; acabar la connexió de la xarxa tramviària per la Diagonal, o allargar la línia groga fins a la Sagrera i la línia vermella fins a Lloreda (Badalona), ajudaran a fer un gran salt endavant d'aquí al 2030.

Cal destacar l'actual construcció i millora de les que aviat esdevindran les grans portes d'accés a la ciutat, les estacions intermodals de Sants i la Sagrera, que no només milloraran les connexions metropolitanes, regionals i internacionals en transport públic, sinó que han d'esdevenir veritables nodes urbans d'intercanvi amb la xarxa de transport públic urbà i la xarxa ciclable.

Deixar de contaminar, recuperar espai i incrementar el verd urbà: cal destacar que el verd urbà (en espais públics, però també en cobertes, mitgeres i façanes d'edificis), com a suport principal de la infraestructura natural, compleix una multitud de funcions en diverses escales que milloren la qualitat de la ciutat en el seu conjunt i també la qualitat de vida dels seus habitants en l'esfera particular. A més, aquest element, si es distribueix i es manté bé al llarg del territori, constitueix un servei i una infraestructura democràtica i igualitària al servei de tota la ciutadania.

En el context urbà, la vegetació i les zones verdes regulen la temperatura de la ciutat i en milloren la qualitat de l'aire. Ben triades, dissenyades i gestionades, proveeixen d'ombra i frescor a l'estiu, mentre que deixen passar els rajos solars a l'hivern, redueixen el soroll, afavoreixen el cicle natural de l'aigua, serveixen de suport a altres formes de vida, poden ajudar en el tancament dels cicles de matèria i proveir d'aliments, etc.

Així, el verd ha de ser funcional, no simplement contemplatiu, ornamental o decoratiu. Ha de ser ecològicament i metabòlicament sostenible i resilient, i ha de complir totes les funcions i tota la potencialitat que pot desenvolupar per proporcionar el màxim de serveis socioambientals possibles.

En el Compromís pel Clima de 2015, Barcelona es va comprometre a guanyar 1m² més de verd per habitant. El Pla Natura 2021-2030 esdevé el full de ruta per aconseguir aquest objectiu: incrementarem 160 hectàrees de verd entre el 2015 i el 2030. S'han de destacar aquí alguns dels projectes que generaran nous pulmons verds a la ciutat, com ara el parc de la plaça de les Glòries, el parc central de la Marina del Prat Vermell, el parc de Can Batlló, el parc de la Colònia Castells o el passeig de la Mar Bella. Aquests nous espais verds s'han dissenyat amb solucions basades en la natura com, per exemple, els sistemes de drenatge urbà sostenibles, amb la intenció d'adaptar la ciutat al canvi climàtic i mitigar-ne els efectes. En el cas del nou passeig marítim de la Mar Bella, la idea és convertir-lo en un veritable refugi davant els impactes previstos pel canvi climàtic, com l'augment del nivell del mar, i millorar la resiliència de la costa.

El pla, però, que millor explica el procés de renaturalització de la ciutat és Superilla Barcelona. Un programa que permetrà convertir un de cada tres carrers en eixos verds i construir una veritable infraestructura verda i social per a tota la ciutat. Es tracta d'una autèntica transformació sistèmica, que representarà la millora de les condicions ambientals i de confortabilitat dels carrers de Barcelona, ampliarà l'espai destinat a usos socials com l'estada, el joc infantil o la trobada, i alhora fomentarà les activitats econòmiques de proximitat. Uns nous carrers que incorporin la vegetació i les zones verdes com a part integrant del disseny urbà per tal de fer front als efectes del canvi climàtic, amb paviments tous i permeables per trencar amb l'excessiva impermeabilització actual i millorar el cicle de l'aigua a la ciutat. En l'actualitat s'està treballant en els eixos verds de la trama Cerdà inclosos en el districte de l'Eixample, on s'executaran quatre eixos (Consell de Cent, Rocafort, Borrell i Girona), i el districte de Sant Martí, on s'executaran els eixos d'Almogàvers, Zamora, Puigcerdà, Cristóbal de Moura i Bolívia.

Finalment, cal esmentar els projectes de transformació de grans eixos de la ciutat com són l'avinguda Meridiana, el carrer Pi i Margall, la Rambla o la Via Laietana. En aquestes reurbanitzacions s'ha incorporat el vector ambiental de forma valenta i contundent. L'objectiu final és millorar la qualitat ambiental dels barris dels voltants. Aquests carrers han de deixar de ser "autopistes" pensades exclusivament per al trànsit rodat i guanyar urbanitat, s'hi ha de potenciar el verd i la recollida d'aigua, i aconseguir espais amables per a les persones. Aquestes vies han



↑ Entorn pacificat de l'escola Lavinia amb el programa «Protegim les escoles».
Font: Andrés Flajszer

↓ Superàrea de joc. Parc d'Antoni Santiburcio.
Font: Milena Villalba

de ser canals de transport públic, s'hi ha d'incorporar la bicicleta com a mitjà de transport de distàncies mitjanes i resoldre amb cura i atenció els espais intercanviadors amb altres modes de transport.

APROXIMAR

Podríem dir que Barcelona és ja una ciutat de distàncies curtes perquè és densa i compacta, i gràcies als enormes esforços que s'han fet durant les darreres dècades per dotar el conjunt de barris de la ciutat dels espais i els serveis essencials que es necessiten per a la vida quotidiana. Es tracta d'una estructura urbana, en general, equilibrada, que pot facilitar els desplaçaments sostenibles, el comerç de proximitat i els vincles relacionals de barri i comunitaris.

Pel que fa a l'espai públic, el que ara cal fer és facilitar i fomentar l'ús d'aquesta ciutat de distàncies curtes, transformant l'espai en un lloc més amable, confortable, saludable i segur, especialment per a aquelles persones més fràgils, com són els infants i la gent gran. També cal adaptar la ciutat perquè sigui fàcil per a tothom moure-s'hi a peu, però també amb bicicleta i transport públic. Tal com acabem de veure amb el programa Superilla, Barcelona aposta per la redefinició dels carrers i dels grans eixos de ciutat per renaturalitzar la ciutat i fomentar una mobilitat activa i sostenible, però també per impulsar la vida de barri, alliberant més espai de socialització i gaudi per al veïnat.

El Pla del joc a l'espai públic, el programa «Protegim les escoles» o el projecte VilaVeïna són paradigmàtics d'aquesta concepció de ciutat pròxima, pensada a escala humana. Amb les accions previstes al Pla del joc, s'aconseguirà que Barcelona passi de ser una ciutat amb àrees de joc a una ciutat jugable. Es tracta d'un procés transversal en el qual participen més de 400 professionals i entitats, així com la ciutadania, i que s'inspira en plans de joc d'altres ciutats com Dublín i Londres. D'altra banda, el programa «Protegim les escoles» està impulsant la pacificació de l'entorn de 200 centres educatius perquè siguin llocs més segurs i plens de vida.

Més enllà de la intervenció urbanística, el programa Superilla també preveu les necessitats de cura dels diferents veïnats a través del projecte "VilaVeïna. Posant la vida al centre". La iniciativa parteix de la idea de la interdependència per a la cura mútua i passa per desplegar unitats territorials de comunitats d'entre 10.000 i 30.000 habitants per donar resposta a les necessitats de cura de forma col·lectiva i des de la proximitat. L'objectiu del projecte és millorar el benestar i la qualitat de vida del conjunt de la població que viu al territori, en totes les etapes de la vida i especialment en aquelles que requereixen més cures: la infància i la vellesa.

Així doncs, parlem d'aproximar, però no només en relació amb les distàncies físiques. Es tracta de posar la vida quotidiana de les persones al centre —en totes les seves dimensions— i, per a això, és necessari resoldre problemàtiques complexes amb intervencions que van més enllà de l'asfalt. Parlem de fer front a l'emergència habitacional, la gentrificació dels barris i les desigualtats territorials.

En primer lloc, és imprescindible garantir el dret a un habitatge digne i assequible. Per poder generar vincles de proximitat i teixir una xarxa comunitària forta i organitzada, els veïns i veïnes han de poder quedar-se als seus barris, a la seva ciutat. Per tant, hem de solucionar el dèficit històric d'habitatge assequible i fer-ho a l'escala i al ritme necessaris que marca el context d'emergència habitacional, i hem de posar fre a l'especulació immobiliària. Destaquem aquí el nou model emergent de política d'habitatge, plasmat en el Pla pel dret a l'habitatge de Barcelona 2016-2025, que va dirigit a augmentar l'oferta d'habitatge assequible (mitjançant la construcció d'edificis, la compra de finques o l'aprovació de noves normatives que permetin obtenir cessions obligatòries), mentre es regula el mercat i es protegeixen els inquilins i inquilines.

Pel que fa a les activitats i els usos urbans, hem de consolidar una ciutat amb mixtura d'usos, diversa, i amb una relació equilibrada entre habitatge i activitat econòmica. Especialment, hem de garantir una convivència d'usos que prioritzi les tasques de reproducció i sosteniment de la vida dels veïns i veïnes. Així doncs, resulten imprescindibles els instruments urbanístics com ara els plans d'usos, aprovats en diferents barris de la ciutat, o el PEUAT (Pla especial urbanístic d'allotjaments turístics), destinats a regular la proliferació d'activitats de més rendibilitat econòmica que posen en perill l'habitatge permanent o el comerç de proximitat. També és indispensable la nova modificació del Pla general metropolità del 22@, que reforça el model de ciutat mixta incrementant-ne el potencial residencial i promocionant-hi la vida quotidiana i la qualitat ambiental en convivència amb les activitats econòmiques.

D'altra banda, hem de reequilibrar el territori per tal d'aproximar els seus ciutadans i ciutadanes. Cal revertir les grans desigualtats socioeconòmiques que hi ha entre els diferents barris de Barcelona i de la seva àrea metropolitana. Per això és necessari actuar amb plans de caràcter integral en les àrees més vulnerables de la ciutat —agregades per dèficits urbanístics i històricament oblidades en les grans inversions municipals— que vagin dirigits a millorar les condicions de vida i d'habitabilitat dels seus habitants, a recosir teixits i a enfortir la xarxa comunitària. Alguns exemples són el Pla de barris, que, en la seva segona edició, intervé en 23 barris, o el Programa de regeneració urbana, que actua als barris del Besòs i el Maresme, Trinitat Vella, Canyelles, Can Peguera, el Congrés i els Indians, i la Pau.

Finalment, aproximar és també enfortir la identitat i el sentiment de pertinença al barri, la qual cosa vol dir reforçar els llaços comunitaris i contribuir a generar barris cohesionats. Per aconseguir aquests objectius, resulta essencial recuperar, posar en valor i protegir el patrimoni cultural i la memòria col·lectiva dels barris. La regeneració està lluny de voler homogeneïtzar la ciutat: el propòsit d'aquesta transformació sistèmica és aconseguir l'equitat territorial reconeixent i preservant alhora els trets identitaris (història, paisatge, patrimoni, teixit social i associatiu, etc.) dels 73 barris que configuren Barcelona.

En aquest sentit, cal destacar les revisions de planejament que s'estan fent en molts dels nuclis històrics tradicionals de la ciutat (Sarrià, Sant Andreu, Poblenou, Horta) per tal de fer compatibles la preservació del patrimoni i el paisatge urbans amb les necessitats ambientals, socials, econòmiques i culturals actuals. Per exemple, la modificació del Pla general metropolità a Gràcia, que té com a objectiu principal protegir la seva identitat urbana, a més de preservar el patrimoni historicoartístic i verd, redueix les afectacions urbanístiques, incrementa l'oferta d'habitatge assequible i protegeix el comerç i els serveis de proximitat.

També podem mencionar aquí els projectes de rehabilitació d'edificis patrimonials emblemàtics dels barris, que han estat llargament reivindicats pels veïns i veïnes com a equipaments públics, com són la Lleialtat Santsenca a Sants, l'antic Borsí al Gòtic, el teatre Arnau a l'avinguda del Paral·lel o Ca l'Alíer al Poblenou. Així mateix, i a una escala més gran, cal assenyalar la recuperació i la integració a la trama urbana d'antics recintes industrials com Can Batlló, la fàbrica Fabra i Coats, la Mercedes-Benz o la Escocesa, que estan esdevenint catalitzadors de noves dinàmiques urbanes als barris (amb espais verds, equipaments, habitatges i activitats econòmiques), i on s'estan rehabilitant les instal·lacions per posar en valor el patrimoni historicoartístic i antropològic existent, tenint en compte que són llocs amb una important càrrega de memòria col·lectiva.

COL-LABORAR

Aquest nou model de ciutat que posa els veïns i veïnes al centre també compta amb la seva participació quan s'han de prendre decisions: actualment, ja no es plantegen transformacions urbanes sense treballar-les amb el veïnat.

El procés de regeneració sistèmica no tindrà èxit si no es fa de braçet de la ciutadania: és un projecte col·lectiu que hem de fer de manera col·laborativa i, per sort, la ciutat ha innovat en aquest aspecte amb la creació d'una plataforma digital de participació, decidim.barcelona, que permet definir i ajustar les propostes d'acord amb les veritables necessitats de veïns i veïnes.



↑ Biblioteca Gabriel García Márquez a Sant Martí de Provençals.

Font: Aitor Estévez

La ciutat també ha innovat amb la celebració dels primers pressupostos participatius, dotats amb 30 milions d'euros, en els quals van participar gairebé 40.000 barcelonins i barcelonines. Cal assenyalar que 7 de cada 10 projectes guanyadors estaven relacionats amb pacificacions, carrils bici, entorns escolars i àrees verdes i de joc.

D'aquesta manera, els plans i projectes relacionats amb la regeneració de la ciutat incorporen en els seus processos de conceptualització i concreció la participació dels principals agents socials implicats. Així, des de l'Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat s'impulsen espais de participació que prenen formes molt diverses: grups impulsors, comissions de seguiment, grups de treball, consells sectorials, jornades i tallers, etc. L'objectiu d'aquests espais és incorporar el coneixement pràctic i contextual de les entitats i de la ciutadania en general per tal d'enriquir les propostes, i millorar la presa de decisions públiques, tant políticament com tècnicament. A més, hi ha polítiques que necessiten la corresponsabilització dels agents socials en el seu desenvolupament, ja que, si no, no serien viables.

Pel que fa a les principals actuacions de transformació de l'espai públic, la implicació ciutadana sempre hi ha estat present. En el programa Superilla, la participació és oberta a totes les persones interessades mitjançant trobades, activitats i tallers, i a través de la plataforma decidim.barcelona. A cada un dels districtes on s'implanta el programa es crea un grup impulsor, constituït per un grup de persones i/o entitats representatives del territori, que funciona com a enllaç entre l'equip tècnic i el veïnat, i fa el seguiment del projecte. La participació ciutadana té presència al llarg de tot el programa, des de la diagnosi fins a l'execució de les actuacions.

Així mateix, en els projectes de remodelació de grans eixos de ciutat s'han pogut assajar nous espais i eines de participació, com ara: el procés cooperatiu de les Rambles, amb la creació de quatre grups cooperatius ciutadans de diferents àmbits i sensibilitats que han treballat diversos aspectes del projecte; la Taula de Participació de la Meridiana, que agrupa representants polítics, tècnics i veïnals, o el procés d'escolta activa en el projecte de connexió tramviària per la Diagonal i la seva comissió de seguiment, integrada per entitats veïnals i comerciants, entitats de mobilitat, col·legis professionals i universitats.

Quant a la recuperació de recintes i d'edificis patrimonials emblemàtics, cal dir que la majoria dels projectes han estat fruit de les lluites veïnals. En els exemples de la Model, la Fira de Montjuïc, la Escocesa o el teatre Arnau, s'han portat a terme processos participatius per tal de definir conjuntament amb la ciutadania els criteris d'intervenció i disseny, així com els usos futurs dels espais. En els casos de Can Batlló i la Fabra i Coats, les formes de participació han implicat encara més

coproducció i corresponsabilització ciutadana. L'antic recinte industrial de Can Batlló, per exemple, ha esdevingut una experiència innovadora i de referència com a procés de cessió pública dels espais municipals i de gestió veïnal. També ha suposat la promoció de nous règims de tinença d'habitatge, com ara les cooperatives d'habitatge.

Però col·laborar vol dir també repensar, reorientar i reajustar grans projectes de transformació urbana que porten anys a l'agenda urbana de Barcelona per tal d'adaptar-los al nou model de ciutat, urbà i econòmic. I fer-ho de manera participada amb tots els sectors: públic, privat i comunitari.

D'aquesta manera, tenim les grans transformacions urbanes de Glòries, de l'estació de Sants i de la Sagrera que, gràcies als diferents espais de participació ciutadana i de col·laboració amb els actors involucrats, s'han reactivat i replantejat amb les aportacions veïnals.

En el cas de l'estació de Sants i entorns, durant molts anys aquesta part de la ciutat ha anat acumulant un conjunt de despropòsits urbanístics i deixadesa que l'han fet esdevenir un espai sense urbanitat i poc confortable i que, ara per ara, funciona com a barrera que separa barris i persones. S'hi han succeït nombroses intervencions parcials encaminades a resoldre les necessitats puntuals tècniques de l'estació, però sense cap reflexió urbana ni planificació integral que busqués resoldre l'encaix urbà de l'estació amb els barris i aprofitar les possibilitats de regeneració que pot aportar una estació central. Després d'anys de reivindicacions veïnals, s'ha portat a terme un procés participatiu on s'ha pogut debatre sobre els criteris generals d'intervenció i sobre les característiques específiques que ha de tenir la plaça dels Països Catalans, els resultats del qual s'han incorporat en l'avantprojecte d'Adif i de l'Ajuntament per a l'estació i els entorns. Aquesta nova proposta va més enllà del projecte arquitectònic de l'estació i permet fer ciutat segons les directrius del nou model urbà, que aposta pel foment del transport públic, la naturalització de la ciutat i les relacions de proximitat.

Així mateix, i d'acord amb el nou model econòmic en el qual la sostenibilitat, la proximitat i l'ecologia es posen al centre, hem impulsat la reactivació dels teixits productius de la ciutat. És necessària la col·laboració de tothom en la tasca comuna de fer ciutat, però és l'Administració pública, com a instrument i garant dels interessos col·lectius, la que ha de donar exemple, impulsar i fer possibles totes les iniciatives i activitats compatibles amb els objectius definits. És obligació de l'Administració liderar i mobilitzar els recursos i els mitjans necessaris per aconseguir una reactivació econòmica en clau de sostenibilitat social, econòmica i ambiental, que permeti fer front a les crisis i els reptes actuals i de futur. Així, en aquests projectes impulsem una economia de

proximitat amb retorn als barris —amb empreses responsables, sostenibles, arrelades al territori i integrades en el teixit local, i amb comerç local. Un nou model econòmic que potencia l'economia social i solidària, l'economia verda i circular, i que s'adapta a reptes com les transicions ecològica i digital.

Alguns exemples d'aquesta reactivació econòmica són: la transformació de la Marina del Prat Vermell i del seu entorn en un dels nous pols econòmics de la ciutat metropolitana; l'actualització del 22@ a les noves necessitats socials, econòmiques i ambientals, vint anys després de l'inici de la seva transformació; la reformulació dels polígons del marge dret del Besòs com a nous referents de la reindustrialització urbana i l'economia verda i circular, i el projecte Polígoneres, que aplica la perspectiva de gènere; la recuperació del recinte de la Mercedes-Benz; la transformació del Port Olímpic per acostar-lo a la ciutadania i convertir-lo en bandera de l'economia blava sostenible, o el Pla director de la Ciutadella, que busca reconfigurar el parc i els seus entorns en un ecosistema de coneixement i d'innovació.

En el cas de la modificació del Pla general metropolità del 22@, la revisió es fa prenent com a referència el pacte "Cap a un Poblenou amb un 22@ més inclusiu i sostenible", signat pel Consistori, ens supramunicipals i diverses entitats i agents socials, veïnals i econòmics de l'àmbit, que recull les conclusions del procés participatiu Repensem el 22@, iniciat el 2017. L'objectiu de la modificació és anar cap a un 22@ més inclusiu, productiu i sostenible, que respongui a un model de ciutat mixta.

Finalment, hem d'esmentar la necessària col·laboració a escala metropolitana per resoldre els grans reptes urbans i solucionar les discontinuïtats urbanes i les desigualtats socioeconòmiques dins de l'àrea metropolitana de Barcelona. Cal posar en pràctica un urbanisme que desbordi els límits administratius, que prioritzi aquelles inversions més necessàries segons el bé de la col·lectivitat i que aposti per una gestió conjunta dels serveis i dels equipaments públics. En altres paraules, necessitem implantar formes innovadores de gestió i planificació del territori, i definir nous instruments de governança. Són exemples d'aquest tipus de col·laboració metropolitana l'Agenda Besòs, el Pla litoral, l'Estratègia Delta, el PEPNat o la Taula de Coordinació de Collserola. L'objectiu d'aquests projectes en àmbits estratègics i d'oportunitat com són l'eix Besòs, el litoral metropolità, el delta del Llobregat o la serra de Collserola és assolir, de manera consensuada amb els municipis veïns, les administracions competents i els diversos agents implicats, una visió de la metròpolis del futur i uns objectius comuns, que s'han de concretar en un conjunt d'actuacions.

VISTA DEL BON PASTOR I DEL RIU BESÒS.

Font: Jon Tugores





02

ACTUACIONES

47	ESPAI PÚBLIC VERD I QUOTIDIA	SUPERILLA BARCELONA SUPERILLA POBLENOU SUPERILLA SANT ANTONI SUPERILLA HORTA SUPERILLA HOSTAFRANCS EIXOS VERDS I PLACES EIXAMPLE VILAVEÏNA CIUTAT JUGABLE PROTEGIM LES ESCOLES AVINGUDA MERIDIANA CARRER DE PI I MARGALL VIA LAIETANA LA RAMBLA	
119	MOBILITAT SOSTENIBLE	PLA DE MOBILITAT A PEU DE BARCELONA. PLA MOPBA 2022 XARXA CICLABLE TRAMVIA PER LA DIAGONAL NOVA ESTRATÈGIA DUM (DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES) PLA D'IMPLANTACIÓ DE BENZINERES I ELECTROLINERES	
139	GRANS NODES	ESTACIÓ DE SANTS I ENTORNS GLÒRIES EL PARC DE LES GLÒRIES ELS TÚNELS DE LA PLAÇA DE LES GLÒRIES PATRIMONI INDUSTRIAL ILLA GLÒRIES. LA COMUNITAT HABITACIONAL A PROP GLÒRIES INFRAESTRUCTURES URBANITZACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC PLANEJAMENT I GESTIÓ URBANÍSTICA	
177	HABITATGE ASSEQUIBLE I CONVIVÈNCIA D'USOS	NOU MODEL DE POLÍTICA D'HABITATGE PLANS D'USOS PLA DE BARRIS PROGRAMA DE REGENERACIÓ URBANA MPGM PER A LA MILLORA URBANÍSTICA I AMBIENTAL DELS BARRIS DE GRÀCIA PROTECCIÓ DEL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC REHABILITACIÓ D'EQUIPAMENTS INTEGRACIÓ PAISATGÍSTICA DE COBERTES I MITGERES	MESURES URBANÍSTIQUES PER AMPLIAR EL PARC D'HABITATGE ASSEQUIBLE PLA ESPECIAL D'ALLOTJAMENTS TURÍSTICS (PEUAT) PLA D'USOS CIUTAT VELLA PLA D'USOS GRAN DE SANT ANDREU PLA D'USOS DE L'EIXAMPLE
197	BARRIS COHESIONATS	CAN BATLLÓ FABRA I COATS LA FÀBRICA MERCEDES LA MODEL LA FIRA DE MONTJUÏC PLA DIRECTOR DE LA CIUTADELLA LA MARINA DEL PRAT VERMELL PER UN 22@ MÉS INCLUSIU I SOSTENIBLE ELS POLÍGONS DEL MARGE DRET DEL BESÒS QUALITAT DE L'AIRE ENERGIA RESIDUS AIGUA LITORAL METROPOLITÀ ESTRATÈGIA CIUTAT-PORT PEU DE MONT PASSEIG MARÍTIM DE LA MAR BELLA PORT OLÍMPIC ESTRATÈGIA DELTA L'AGENDA BESÒS COLLSEROLA	EL BESÒS I EL MARESME TRINITAT VELLA PATRIMONI PÚBLIC PATRIMONI PRIVAT TEATRE ARNAU LLEIALTAT SANTSENCA CA L'ALIER L'ANTIC BORSÍ ESCOLA DE MITJANS AUDIOVISUALS (EMAV) INSTITUT-ESCOLA CAL MAIOL ARXIU DE LA CIUTAT DE BARCELONA LA BORDA PARC DE CAN BATLLÓ ESCOLA CAN FÀBRA INSTITUT MARTÍ PONS HABITATGES SOCIALS FABRA I COATS
245	REGINTES OBERTS	LA MARINA DEL PRAT VERMELL PER UN 22@ MÉS INCLUSIU I SOSTENIBLE ELS POLÍGONS DEL MARGE DRET DEL BESÒS QUALITAT DE L'AIRE ENERGIA RESIDUS AIGUA LITORAL METROPOLITÀ ESTRATÈGIA CIUTAT-PORT PEU DE MONT PASSEIG MARÍTIM DE LA MAR BELLA PORT OLÍMPIC ESTRATÈGIA DELTA L'AGENDA BESÒS COLLSEROLA	
285	REACTIVACIÓ DE TEIXITS PRODUCTIUS	ESTRATÈGIA DE REGENERACIÓ DELS TEIXITS PRODUCTIUS DEL BESÒS POLIGONERES ZONA DE BAIXES EMISSIONS - ZBE PROGRAMA D'IMPULS A LA GENERACIÓ D'ENERGIA SOLAR BARCELONA ENERGIA PORTA A PORTA PLA DIRECTOR INTEGRAL DE SANEJAMENT DE BARCELONA (PDISBA)	
313	METABOLISME URBA		
327	AGENDA METROPOLITANA		

ESPai PÚBLIC VERD I QUOTIDIÀ



Barcelona aposta per una redefinició dels carrers i dels grans eixos de la ciutat. Uns carrers que alliberen més espai per al veïnat i on es fomenten espais de trobada per compartir, socialitzar i gaudir. Uns carrers que impulsen els modes de mobilitat alternatius al vehicle privat, com ara caminar, anar en bicicleta o en altres vehicles de mobilitat personal, de manera que s'aconsegueix una millora en la qualitat de l'aire, es redueix la contaminació acústica i la sinistralitat. Uns carrers que incorporen la vegetació i les zones verdes com a part integrant del disseny urbà per tal de fer front als efectes del canvi climàtic, amb paviments tous i permeables per trencar amb l'excessiva impermeabilització actual i millorar el cicle de l'aigua a la ciutat.

Les superilles, els eixos verds i les noves places a les cruïlles de l'Eixample, el programa «Protegim les escoles», i les transformacions de carrers com l'avinguda Meridiana, el carrer de Pi i Margall, la Via Laietana o la Rambla, entre d'altres, són exemples d'aquesta aposta per la creació de nous espais de trobada, que permet impulsar la vida de barri, reactivar l'economia de proximitat, apostar per una renaturalització de la ciutat i fomentar una mobilitat activa i sostenible.

SUPERILLA BARCELONA

El programa Superilla Barcelona fa un pas endavant i es converteix en el model de transformació dels carrers de tota la ciutat, amb la finalitat de recuperar per a la ciutadania una part de l'espai que actualment ocupen els vehicles privats. L'objectiu és aconseguir un espai públic saludable, amb més verd, més just i segur, que afavoreixi les relacions socials i l'economia de proximitat.

Consolidades les pacificacions pioneres de Ciutat Vella, Gràcia i altres nuclis històrics de Barcelona que es poden considerar com les primeres superilles de la ciutat, després d'actuacions en àmbits reduïts de barris com el Poble Nou, Sant Antoni, Horta, Hostafrancs i la Maternitat i Sant Ramon durant el període 2015-20, i com una acció prioritària inclosa en la Declaració d'Emergència Climàtica, el programa afronta un canvi d'escala i de ritme, ja que incrementa el nombre d'actuacions i amplia el seu abast territorial i el seu caràcter estructural. Aquesta nova etapa del programa Superilla consisteix a crear una xarxa d'eixos verds i places on el vianant té prioritat. Té com a objectius principals:

- Consolidar una xarxa de vianants i crear una infraestructura verda. Un de cada tres carrers de la ciutat seran eixos verds.
- Generar espais de trobada i fomentar la interacció ciutadana i de barri, posant en el centre les necessitats dels infants i de la gent gran.
- Reactivar el teixit comercial de proximitat.
- Optimitzar i reorganitzar els serveis i la distribució de mercaderies.
- Maximitzar la introducció de la natura i la permeabilització de la superfície urbanitzada.
- Mantenir la identitat de cada àmbit de ciutat i aplicar les millores de manera homogènia.

Aquesta nova manera de veure la ciutat integra i orienta totes les accions per transformar l'espai públic de Barcelona. Es tracta d'un procés de transformació seqüencial que comença a aplicar-se prioritàriament a la trama Cerdà i, especialment, al districte de l'Eixample, i que estén la xarxa d'eixos verds i places que ja es va començar a crear al barri de Sant Antoni.

S'aplicarà a tots els districtes, però s'inicia a l'Eixample —el districte més dens, amb menys espais verds i més contaminació atmosfèrica i acústica de la ciutat— amb la transformació de quatre carrers en eixos verds i de quatre cruïlles en places. A més de l'actuació a l'Eixample, s'estan executant cinc eixos verds al districte de Sant Martí, amb obres a diversos trams dels carrers de Cristóbal de Moura, dels Almogàvers, de Zamora, de Puigcerdà i de Bolívia. Es preveu també treballar als barris que allotjaran el projecte VilaVeïna.

→ Eix verd de Consell de Cent.

Font: UTE b67 Palomeras Arquitectes, SLP + Ciertto Estudio, SCCLP per a l'Ajuntament de Barcelona



- Eix verd prioritari vianant
- Eix verd sense prioritat vianant
- Corredors verds urbans
- Espais verds



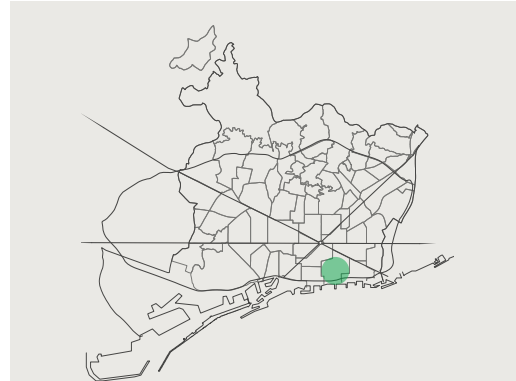
Eixos verds previstos en el programa Superilla
Barcelona horitzó 2030.
Font: Ajuntament de Barcelona

SUPERILLA POBLENOU

La superilla del Poblenou, delimitada pels carrers de Badajoz, de Pallars, de la Llacuna i de Tànger, va ser la primera a implantar-se a la trama Cerdà l'any 2016.

Exemplifica el model teòric d'organització de la superilla, en què l'àmbit correspon exactament a nou illes de l'Eixample (3x3) i els carrers bàsics estan situats a la perifèria. Tots els carrers interiors són d'ús veïnal i es pacifiquen per tal d'aconseguir una xarxa on el vianant tingui la prioritat i que l'ús de l'espai públic inclogui més activitats que la de simple pas (zones d'estada, de joc, d'activitats comunitàries, d'esport, etc.). S'hi limita el trànsit motoritzat i s'hi afavoreix l'espai compartit, verd i segur.

En un primer moment s'hi van aplicar mesures bàsiques de mobilitat, amb actuacions tàctiques temporals, reversibles i de ràpida execució que van permetre visualitzar els nous usos que s'hi podien arribar a fer. Arran de la seva implantació, es va impulsar un procés de valoració i propostes obert al veïnat per treballar conjuntament els ajustos necessaris per millorar-ne el funcionament i reforçar-ne les potencialitats. Fruit de la feina feta a la Comissió de Treball amb els principals col·lectius i entitats, s'hi va implantar la mobilitat definitiva a principis de 2017 i es van iniciar diverses actuacions a l'espai públic per adaptar el model al territori, als seus habitants i a les activitats que s'hi fan: zones de joc, zones esportives, taules de picnic, etc. Per exemple, s'han consolidat les cantonades pacificades a les cruïlles dels carrers bàsics del perímetre, amb actuacions permanents d'urbanització estructurant com a primera fase d'una futura consolidació de l'àmbit.



25.129 m²
D'ESPai PER
AL VIANANT

1.558 m. lineals
DE CARRER
CICLABLE

+212
NOUS
ARBRES

Autoria:

- Pla d'acció i projectes d'urbanisme tàctic: Oficina Tècnica Superilla BCN
- Projectes d'urbanització estructurant: Inma Jansana (Cruïlles d'accés); MOR arquitectura, SLP (c. dels Almogàvers entre Llacuna i Roc Boronat)

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d'Estratègia Urbana i Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana; BIMSA

Estat del projecte: executat

La seva implementació ha comportat un increment de les activitats comercials i de restauració en planta baixa: en el període 2016-2019, van aflorar-hi 51 noves activitats, fet que ha contribuït a la revitalització de la zona. La superilla també ha funcionat com a motor per a diferents actuacions públiques d'habitatge, que han comportat la duplicació de la superfície d'espai verd a l'interior de les illes.

➤ Planta àmbit superilla Poblenou.

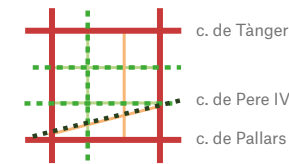
Font: Ajuntament de Barcelona

➤ Escenari final de la superilla de Poblenou.

Font: Ajuntament de Barcelona



c. de Badajoz c. de la Llacuna



Via		Bàsica 50 km/h
		Local 30 km/h
		Veïnal 10 km/h
Eixos verds		Prioritat vianant
		Sense prioritat vianant

ACTUACIONS ESTRUCTURANTS

- E1** Urbanització estructurant del c. de Pere IV
- E2** Urbanització estructurant del tram del c. dels Almogàvers entre c. de la Llacuna i c. de Roc Boronat
- E3** Urbanització estructurant de les voreres passants del c. de la Ciutat de Granada amb el c. de Tànger i amb el c. de Pallars, c. de Sancho de Àvila amb el c. de Badajoz
- E4** Àrees de joc de les placetes de les cruïlles

ACTUACIONS TÀCTIQUES

- T1** Urbanització tàctica del c. de la Ciutat de Granada
- T2** Urbanització tàctica c. de Roc Boronat
- T3** Urbanització tàctica c. de Sancho de Àvila
- T4** Urbanització tàctica c. dels Almogàvers (entre c. de Roc Boronat i c. de Badajoz)



↑ Cruïlla: c. de Roc Bononat i c. de Sancho de Àvila.
Font: Ajuntament de Barcelona

↓ Cruïlla: c. de Sancho de Àvila i c. de la Ciutat de Granada.
Font: Curro Palacios. Ajuntament de Barcelona



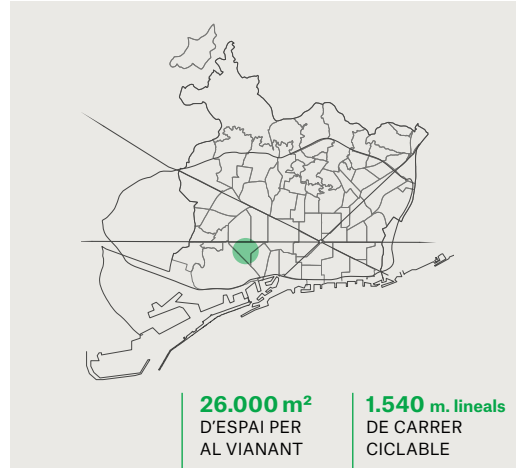
↑ Activitats al carrer a la cruïlla entre c. de Roc Bononat i c. de Sancho de Àvila.
Font: Ajuntament de Barcelona

↓ Mobiliari i jocs al paviment al c. de Sancho de Àvila.
Font: Ajuntament de Barcelona

SUPERILLA SANT ANTONI

La primera fase d'implantació del programa Superilla a Sant Antoni va concloure el maig de 2018 amb la urbanització de l'espai públic entorn del nou mercat de Sant Antoni. S'hi van pacificar els trams dels carrers de Comte de Borrell entre Floridablanca i Manso, i de Tamarit entre Urgell i Viladomat, que formen part del perímetre del mercat, i es va urbanitzar la primera placeta de l'Eixample a la cruïlla d'aquests dos carrers. Aquesta plaça, d'uns 1.800 m², juntament amb les petites placetes triangulars que envolten el mercat, sumen un total de 5.000 m² d'espai públic destinat al gaudi dels vianants, amb espais d'estada per a nous usos i més presència de verd.

En una segona fase, es va treballar l'ampliació de la superilla, d'una banda, amb actuacions tàctiques i de caràcter estratègic per a la pacificació del carrer del Comte de Borrell, entre Manso i Paral·lel, i del carrer del Parlament entre la ronda de Sant Pau i Viladomat. A la cruïlla entre Comte de Borrell i Parlament es va consolidar la segona placeta, de 1.800 m², aquesta vegada urbanitzada amb elements de mobiliari urbà, jardineres i pintures al terra. Totes aquestes actuacions tàctiques van finalitzar el 2019. D'altra banda, es va continuar la pacificació amb urbanització de caràcter permanent i estructurant als carrers del Comte de Borrell, entre Gran Via i Floridablanca, i de Tamarit entre Viladomat i Calàbria, acabats el 2020.

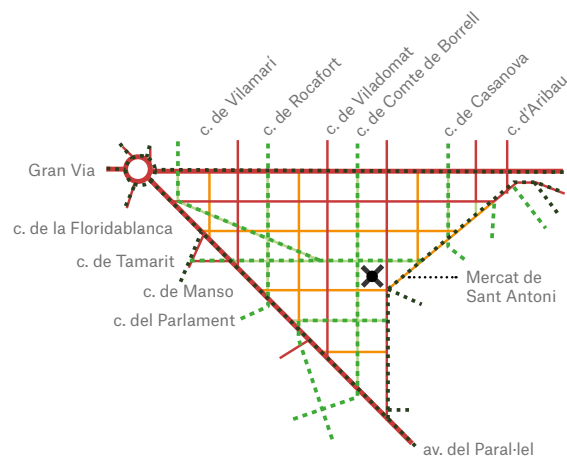


Autoria:

- Pla d'acció: Oficina Tècnica Superilla BCN
- Projectes d'urbanisme tàctic: Leku Studio
- Projectes d'urbanització estructurant: Ravetllat-Ribas Arquitectes

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d'Estratègia Urbana i Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana; BIMSA

Estat del projecte: executat en part



Via		Bàsica 50 km/h
		Local 30 km/h
		Veïnal 10 km/h
Eixos verds		Prioritat vianant
		Sense prioritat vianant

→ Escenari final de la superilla de Sant Antoni.

Font: Ajuntament de Barcelona



↑ Urbanització a l'entorn del mercat de Sant Antoni.

Font: Ajuntament de Barcelona

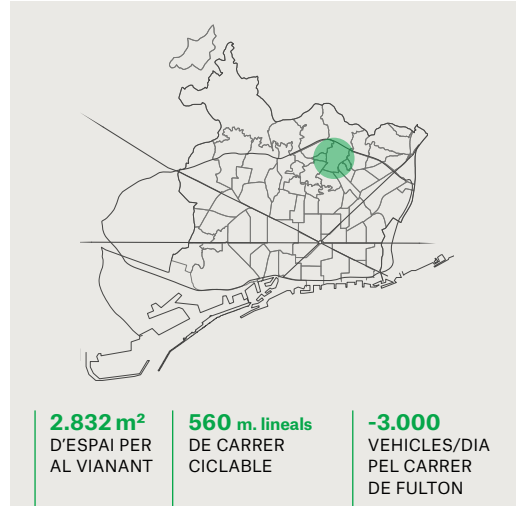
↓ Urbanització a l'entorn del mercat de Sant Antoni.

Font: Òscar Giralt. Ajuntament de Barcelona

SUPERILLA HORTA

La superilla d'Horta forma part del programa inicial de superilles «Omplim de vida els carrers». El procés participatiu, amb la constitució del grup impulsor, es va iniciar el 2016 amb l'objectiu de treballar en la reorganització del funcionament dels carrers, establint quins han de servir de trànsit de pas (vies bàsiques), amb la qualificació de la resta de carrers com a veïnals, amb àrees d'estada i esbarjo.

Una de les principals intervencions ha consistit a eliminar la drecera de trànsit de pas pel centre del barri, entre el passeig de Maragall i la ronda de Dalt, i que impedia un ús confortable de la plaça Eivissa i el pas de vianants per l'eix més freqüentat de tot el nucli antic d'Horta. Això s'ha aconseguit amb diverses actuacions de reurbanització que han permès pacificar quatre carrers: el carrer de Fulton i part dels carrers de Feliu i Codina, d'Horta i de Chapí. També amb la urbanització de dues voreres passants al carrer Baixada de la Plana amb Tajo i al carrer del Canigó amb Fabra i Puig. Finalment, s'han implantat diversos canvis de sentit de circulació en alguns carrers, per fer més difícil poder travessar el barri cap a la ronda de Dalt i alhora donar una bona alternativa de pas exterior a l'àmbit pels carrers bàsics perimetrals.



Autoria:

- Pla d'acció: Oficina Tècnica Superilla BCN
- Projectes d'urbanització: Imma Jansana i Jordi Calbató

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d'Estratègia Urbana i Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana; BIMSA

Estat del projecte: executat en part



Via		Bàsica 50 km/h
		Local 30 km/h
		Veïnal 10 km/h
Eixos verds		Prioritat vianant
		Sense prioritat vianant

→ Escenari final de la superilla d'Horta.

Font: Ajuntament de Barcelona



↑ Carrers pacificats del nucli antic d'Horta.

Font: Ajuntament de Barcelona

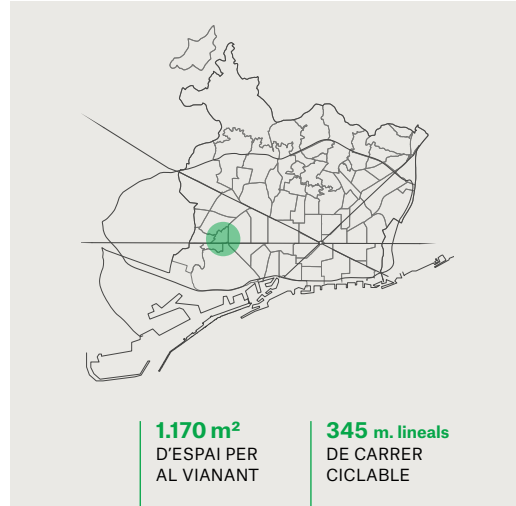
SUPERILLA HOSTAFRANCS

Al barri d'Hostafrancs es treballa amb el programa Superilles des de l'any 2014, en què se'n va constituir el grup impulsor. Des de fa anys, s'han anat executant diverses obres per pacificar una part d'aquest barri, com ara les reurbanitzacions en plataforma única dels carrers del Forn, d'Ermengarda i de Miquel Bleach, i les reurbanitzacions per a la millora de l'espai urbà de les places d'Antoni Pérez i Moya, d'Herenni i de Joan Pelegrí.

Una de les intervencions més destacades de la superilla d'Hostafrancs consisteix a pacificar el trànsit de la zona, eliminant la dreuera de pas de vehicles pels carrers de Sant Nicolau i de Béjar des del carrer d'Aragó, que travessa el barri pel carrer del Consell de Cent.

Així, en una primera fase, les actuacions prioritàries han estat: el canvi de sentit del carrer de Sant Nicolau; la urbanització de la vorera passant al carrer de Tarragona amb Príncep Jordi; i la reducció de la capacitat de trànsit rodat de Consell de Cent, on s'ha deixat un únic carril compartit per a bus i cotxes, mantenint un carril de servei per a càrrega i descàrrega. A més, s'ha implantat un carril bici de doble sentit que connecta el carril existent del carrer de Tarragona amb el futur carril del carrer del Moianès fins a la Gran Via.

En una segona fase, l'any 2021, s'han pacificat els carrers del Rector Triadó i de la Torre d'En Damians, entre Consell de Cent i Creu Coberta. Les actuacions han transformat els carrers en vies de plataforma única, amb arbres i bancs, fet que ha millorat l'accessibilitat i ha generat un espai d'estada confortable davant de l'escola Joan Pelegrí.



Autoria:

- Pla d'acció: Oficina Tècnica Superilla BCN
- Projectes d'urbanització: Marc Ventós Lario

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d'Estratègia Urbana i Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana; BIMSA

Estat del projecte: executat en part



Via		Bàsica 50 km/h
		Local 30 km/h
		Veïnal 10 km/h
Eixos verds		Prioritat vianant
		Sense prioritat vianant

→ Escenari final de la superilla d'Hostafrancs.

Font: Ajuntament de Barcelona



↑ Carrer de la Torre d'En Damians i carrer del Rector Triadó.

Font: Marta Torrent Santarita. Barcelona Regional

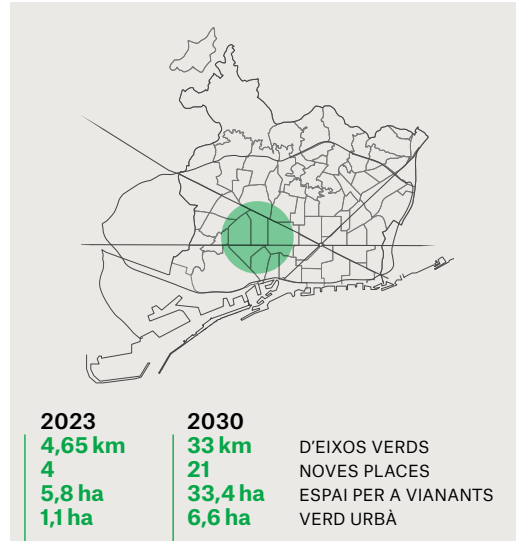
EIXOS VERDS I PLACES EIXAMPLE

L'aplicació del model de les superilles a la trama de l'Eixample permet definir una nova visió i un projecte de futur, amb la reorganització de la mobilitat general per generar nous eixos verds i noves places a les cruïlles. Tanmateix, es manté l'esperit del pla Cerdà, amb valors vinculats a la salut i la democratització de l'espai públic, adaptant-lo a les necessitats actuals i de futur.

La transformació en eixos verds dels carrers del Consell de Cent, de Rocafort, de Comte Borrell i de Girona, així com la creació de quatre noves places —d'uns 2000 m² cada una— a la confluència de Consell de Cent amb Rocafort, Comte Borrell, Enric Granados i Girona, formen part d'una primera etapa amb horitzó 2023.

En el futur, el model s'estendrà a la resta de l'Eixample perquè un de cada tres carrers sigui un eix verd i cada veí i veïna tingui una plaça i un eix verd a menys de 200 metres de casa. Les actuacions previstes per a l'any 2030 són la creació de 21 eixos verds i de 21 places a les cruïlles. Els criteris generals que regeixen aquesta transformació són els següents:

- Proximitat i dret a l'espai públic, a l'espai d'ús ciutadà, al passeig, a l'estada i al joc; amb visió feminista, prioritant infants i gent gran; afavorint els serveis i el comerç de proximitat.
- La visió infraestructural ambiental de l'espai públic, amb atenció al cycle de l'aigua, al verd i la biodiversitat, al sòl i a l'energia.
- La nova materialitat, amb noves solucions i materials de baix impacte ambiental, adaptables i ergonòmics.
- El valor de les permanències, dels elements existents, del paisatge i del patrimoni històric.
- L'accés i els serveis.



Direcció del projecte: Oficina Tècnica Superilla BCN

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d'Estratègia Urbana i Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana; BIMSA

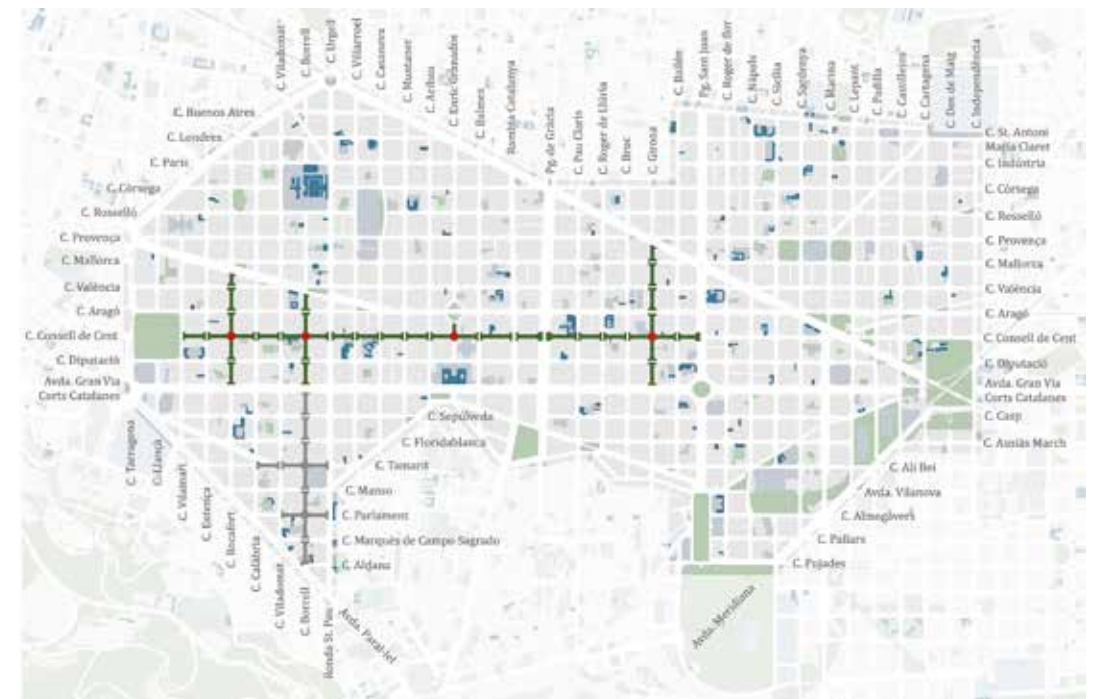
Estat del projecte: en execució (horitzó 2023)



↑ Proposta plaça Consell de Cent - Enric Granados.
Font: UTE GPO Ingeniería y Arquitectura, SLU + LAND LAB, laboratorio de paisajes, SL per a l'Ajuntament de Barcelona



● Places ● Eixos verds ● Espais verds



● Equipaments ● Equipaments educatius

↑ Mapa eixos verds eixample horitzó 2030.
Font: Ajuntament de Barcelona

↓ Mapa actuacions horitzó 2023.
Font: Ajuntament de Barcelona

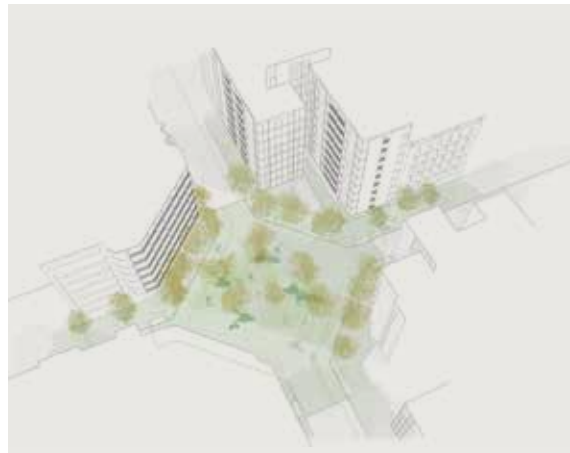
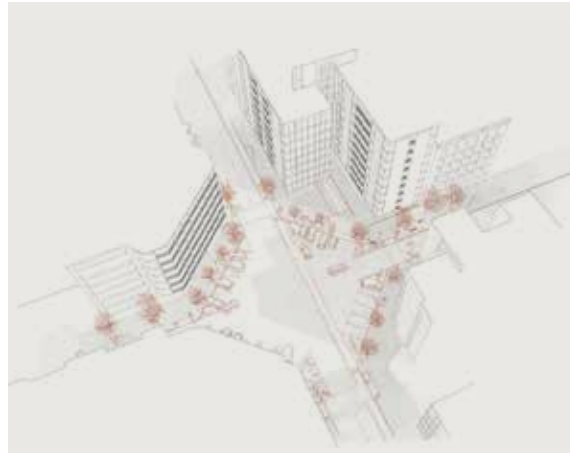
UN MODEL DE CARRER INNOVADOR PER AL SEGLE XXI

Amb la voluntat d'obrir un debat tècnic i professional sobre aquest nou model d'espai públic, l'Ajuntament va convocar el 2020 un concurs obert per a la contractació dels serveis de definició del document de model d'espai públic dels nous eixos verds del programa Superilles, així com la redacció dels projectes de quatre nous eixos verds i els projectes de quatre noves places al districte de l'Eixample de la ciutat de Barcelona. El 2021 es va iniciar un procés de participació per debatre sobre la definició del model d'eixos verds, i per fer el seguiment dels projectes i les obres.

Fruit del disseny col·laboratiu dels quatre equips guanyadors del concurs i dels tècnics municipals, neix el nou model de carrer en què es basen els eixos verds, amb criteris comuns pel que fa a usos, mobilitat, verd, accessibilitat, paviment, mobiliari i enllumenat. Amb una nova infraestructura ambiental, el carrer està dissenyat per fomentar la vida quotidiana en l'espai públic i estimular el comerç de proximitat, alhora que es redueixen el soroll i la contaminació.

- S'hi prioritzen els vianants i es limita la circulació rodada a 10 km/h.
- Els carrers són de plataforma única i asseguren l'accessibilitat universal.
- Els paviments, principalment panot i granit, substitueixen l'asfalt i disminueixen l'efecte illa de calor.
- S'augmenta el verd, es passa d'un 1% a un mínim del 10%, i el subsol agafa protagonisme per tal de facilitar el creixement dels arbres.
- S'hi fomenta la vida de barri, amb zones per estar-s'hi, trobar-se i jugar amb nou mobiliari urbà; i el comerç de proximitat, amb espais amables i zones per a la càrrega i descàrrega i per als residus.

- Es renova la il·luminació, amb un enllumenat pensat per a les persones i no per als vehicles.
- Es promou la sostenibilitat: s'hi aprofita l'aigua de la pluja, s'hi incorpora sistemes fotovoltaics perquè l'enllumenat sigui autosuficient i els materials usats redueixen les emissions que causa el canvi climàtic.



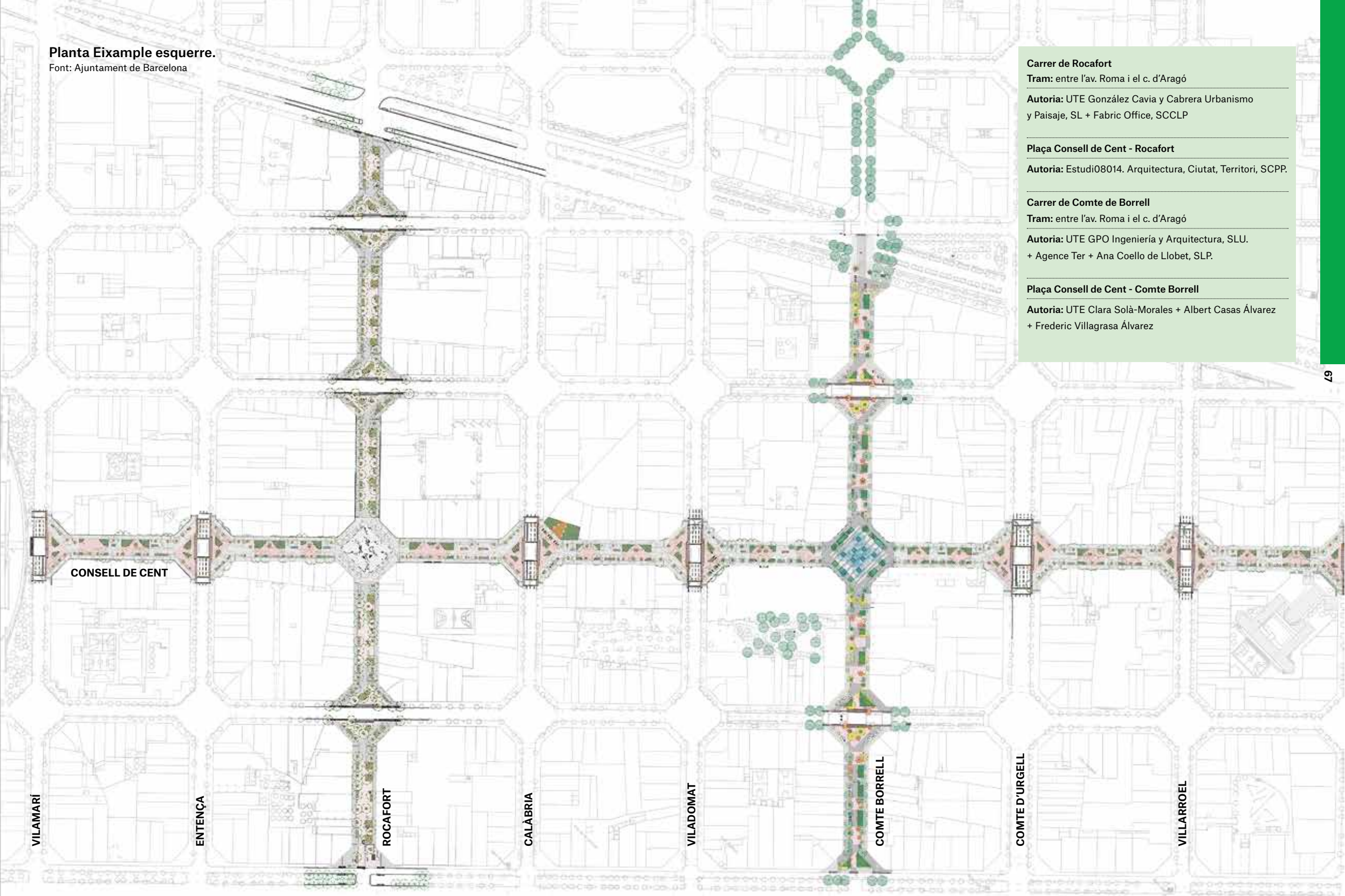
↑ De cruïlla a plaça.
Font: Ajuntament de Barcelona



↑ De carrer actual a carrer del s.xxi.
Font: Ajuntament de Barcelona

Planta Eixample esquerre.

Font: Ajuntament de Barcelona



Carrer de Rocafort

Tram: entre l'av. Roma i el c. d'Aragó

Autoria: UTE González Cavia y Cabrera Urbanismo y Paisaje, SL + Fabric Office, SCCLP

Plaça Consell de Cent - Rocafort

Autoria: Estudi08014. Arquitectura, Ciutat, Territori, SCPP.

Carrer de Comte de Borrell

Tram: entre l'av. Roma i el c. d'Aragó

Autoria: UTE GPO Ingeniería y Arquitectura, SLU.
+ Agence Ter + Ana Coello de Llobet, SLP.

Plaça Consell de Cent - Comte Borrell

Autoria: UTE Clara Solà-Morales + Albert Casas Álvarez
+ Frederic Villagrasa Álvarez

VILAMARI

ENTENÇA

ROCAFORT

CALÀBRIA

VILADOMAT

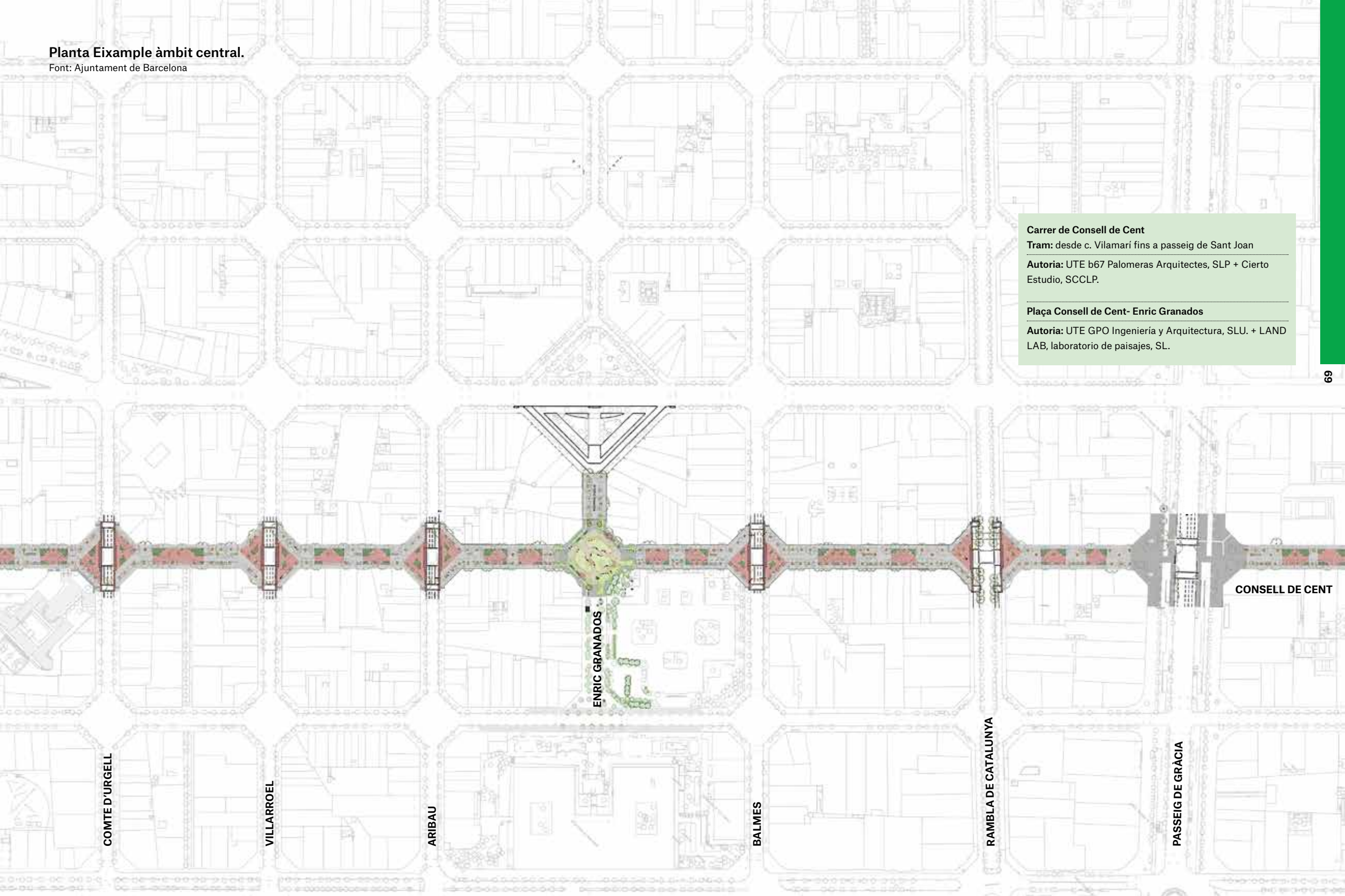
COMTE BORRELL

COMTE D'URGELL

VILLARROEL

Planta Eixample àmbit central.

Font: Ajuntament de Barcelona

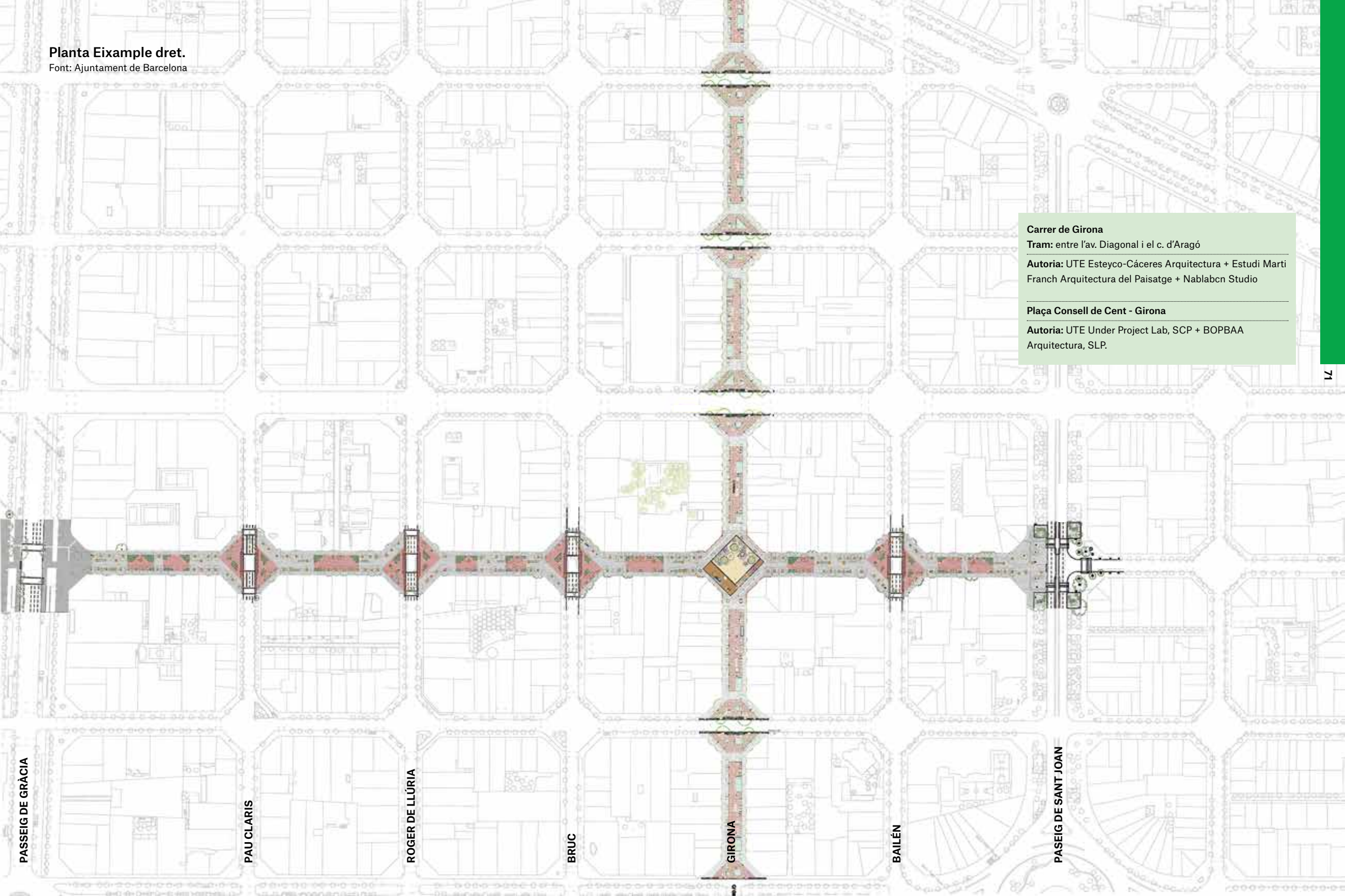


Carrer de Consell de Cent
Tram: desde c. Vilamarí fins a passeig de Sant Joan
Autoria: UTE b67 Palomeras Arquitectes, SLP + Ciertto Estudio, SCCLP.

Plaça Consell de Cent- Enric Granados
Autoria: UTE GPO Ingeniería y Arquitectura, SLU. + LAND LAB, laboratorio de paisajes, SL.

Planta Eixample dret.

Font: Ajuntament de Barcelona



Carrer de Girona
Tram: entre l'av. Diagonal i el c. d'Aragó

Autoria: UTE Esteyco-Cáceres Arquitectura + Estudi Martí Franch Arquitectura del Paisatge + Nablabcn Studio

Plaça Consell de Cent - Girona

Autoria: UTE Under Project Lab, SCP + BOPBAA Arquitectura, SLP.



ESTAT ACTUAL



PROPOSTA

↑ **Eix verd Consell de Cent.**

Font: UTE b67 Palomeras Arquitectes, SLP + Certo Estudio, SCCLP per a l'Ajuntament de Barcelona



ESTAT ACTUAL



PROPOSTA

↑ **Eix verd Rocafort.**

Font: UTE González Cavia y Cabrera Arquitectura Urbanismo y Paisaje, SL + Fabric Office, SCCLP per a l'Ajuntament de Barcelona



ESTAT ACTUAL



PROPOSTA

↑ **Eix verd Borrell.**
 Font: UTE GPO Ingeniería y Arquitectura, SLU + Agence Ter, SARL + Ana Coello de Llobet, SLP per a l'Ajuntament de Barcelona



ESTAT ACTUAL



PROPOSTA

↑ **Eix verd Girona.**
 Font: UTE Esteyco-Cáceres Arquitectura + EMF Arquitectura del Paisatge + NablaBCN Studio per a l'Ajuntament de Barcelona

4 NOVES PLACES



↑ Proposta plaça Consell de Cent - Rocafort.
Font: Estudi08014. Arquitectura, Ciutat, Territori, SCPP
per a l'Ajuntament de Barcelona

↓ Proposta plaça Consell de Cent - Comte de Borrell.
Font: UTE Clara Sola-Morales + Albert Casas Álvarez +
Frederic Villagrasa Álvarez per a l'Ajuntament de Barcelona



↑ Proposta plaça Consell de Cent - Enric Granados.
Font: UTE GPO Ingeniería y Arquitectura, SLU + LAND LAB,
laboratorio de paisajes, SL per a l'Ajuntament de Barcelona

↓ Proposta plaça Consell de Cent - Girona.
Font: UTE Under Project Lab, SCP + BOPBAA
Arquitectura, SLP per a l'Ajuntament de Barcelona

VILAVEÏNA

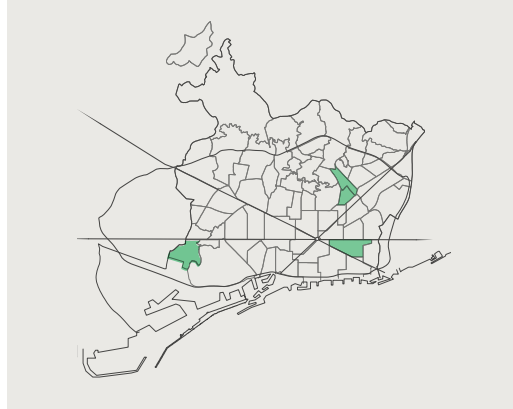
Amb la voluntat de posar al centre la vida de les persones, i des de la idea de la interdependència per a la cura mútua, el projecte VilaVeïna vol millorar el benestar i la qualitat de vida del conjunt de la població que viu al territori, en totes les etapes de la vida i especialment en aquelles que requereixen més atenció de cura: la infància i la vellesa. Aquest projecte se suma a la transformació del model sociosanitari, que prioritza la proximitat i la personalització de l'atenció i que concep la cura com una tasca compartida i comunitària, en lloc de considerar-la privada i individual. Cuidar en comunitat és millor que cuidar en soledat.

VilaVeïna s'inspira en projectes pioners que s'han posat en marxa durant els últims anys a la ciutat, com per exemple el Banc del Moviment, el centre Barcelona Cuida, el projecte Concilia de canguratge municipal, el desplegament a les superilles del servei d'atenció domiciliària (SAD) o bé l'Estratègia contra la soledat no volguda, però vol anar més enllà per acabar d'implantar-los en un espai de màxima proximitat.

El projecte defineix àmbits territorials de comunitats d'entre 10.000 i 30.000 habitants per donar resposta a les necessitats de cura de forma col·lectiva i des de la proximitat. L'objectiu de VilaVeïna és desplegar al voltant de 115 unitats territorials en un horitzó de 20-30 anys.

VILAVEÏNA, MIRADA SOCIAL I URBANA PER A LES CURES

VilaVeïna té dos eixos d'actuació: un de caràcter social, que posa en marxa projectes i accions concretes de millora i atenció de la xarxa cuidadora. L'altre eix, de millora de l'espai físic urbà, vol facilitar que l'espai públic sigui també un espai cuidador que tingui en compte les necessitats de cura de les persones per garantir la seva seguretat i el seu confort, per promoure l'autonomia de



Autoria: Direcció de Serveis d'Estratègia Urbana (eix urbà) i Foment de Ciutat, SA. (eix social)

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d'Estratègia Urbana; Gerència d'Àrea de Drets Socials, Justícia Global, Feminismes i LGTBI; Foment de Ciutat, SA; Districtes; BIMSA; Cuidem Barcelona; Medi ambient i Serveis Urbans

Estat del projecte: 4 VilaVeïnes desplegades des del 2021 en el vessant social. Realitzades les proves pilot en 2 d'elles pel que fa a l'eix de millora urbana

la ciutadania als carrers, a les places i als jardins, i per facilitar que tothom gaudeixi d'una vida més saludable.

Des d'octubre de 2021 s'han desplegat territorialment quatre VilaVeïnes en la seva vessant social: Provençals del Poblenou, La Marina, Vilapicina i la Torre Llobeta, i el Congrés i els Indians. En aquestes dues últimes, dels districtes de Nou Barris i de Sant Andreu, també s'ha promogut l'eix de millora de l'espai públic, com a experiències pilot del programa quant a capacitat de millora urbana.

Dins de l'eix urbà, s'elabora un pla d'actuació urbana amb perspectiva de gènere, seguint el model de les superilles. Es parteix d'una diagnosi realitzada amb la metodologia del *Manual d'urbanisme de la vida quotidiana* i de la *Guia pràctica per a la integració de la perspectiva de gènere als plans i projectes de la ciutat de Barcelona*¹. En aquest sentit, s'ha

portat a terme un treball previ d'anàlisi tècnica urbanística i, alhora, una diagnosi urbana per mitjà de passejades d'observació amb grups de persones representants dels diferents àmbits de cura: centres escolars, infància, persones grans i persones amb requeriments especials en l'espai públic.

Als barris de Vilapicina i la Torre Llobeta i del Congrés i els Indians s'han dut a terme quatre passejades, amb l'assistència, també, de personal tècnic interdisciplinari del territori. S'han fet observacions sobre els usos de planta baixa, l'accessibilitat i la mobilitat a peu, i les condicions del verd amb relació als espais d'estada i el mobiliari urbà. Alhora s'han contrastat amb els projectes previstos de reurbanització d'alguns carrers, de noves àrees de joc i de millores d'entorns escolars. Partint de les experiències personals i quotidianes en espais públics concrets, s'han donat opinions i punts de vista. També s'han anotat i localitzat deficiències, mancances de manteniment i capacitats de millora sobre els recorreguts efectuats.

Finalment, s'ha elaborat un document explicatiu de resum diagnòstic i de proposta que preveu dues escales i terminis per a la millora. La més immediata, amb actuacions puntuals que suposaran millores de manteniment en els recorreguts prioritaris des del punt de vista de les cures, s'executarà mitjançant el pla Cuidem Barcelona d'acord amb els districtes. A escala de barri, i amb una mirada transversal, es presentaran orientacions i propostes d'un abast més ampli per prioritzar aquells eixos, recorreguts i connexions que estructuraran i permetran interrelacions en la xarxa de vida quotidiana i posaran en valor el verd com a sistema urbà. La idea és donar continuïtat als espais relacionals per poder passejar i viure de manera amable en l'espai comunitari públic.

¹ Disponibles a: BCNROC. Repositori Obert de Coneixement de l'Ajuntament de Barcelona: Guia pràctica per a la integració de la perspectiva de gènere als plans i projectes de la ciutat de Barcelona.
<http://hdl.handle.net/11703/112461>
<http://hdl.handle.net/11703/124685>



CIUTAT JUGABLE

El febrer de 2018 es va aprovar «Barcelona dona molt de joc», una mesura de govern que reconeix el joc com a eix central del nou model d'espai públic i que, entre altres accions, es concreta en el Pla del joc a l'espai públic de Barcelona amb horitzó 2030.

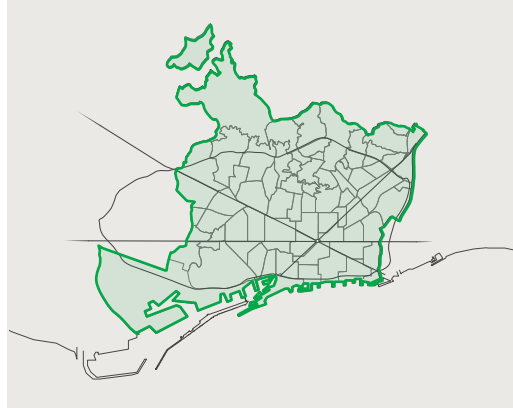
El Pla del joc, presentat el febrer de 2019, ha esdevingut un full de ruta pioner que ha situat el joc i l'activitat física a l'aire lliure entre les polítiques clau per fer una ciutat més habitable i millorar el benestar, la salut i la vida comunitària dels veïns i veïnes, començant per la infància i l'adolescència. El pla representa un salt d'escala en la planificació de la infraestructura lúdica, que és tot allò que dona oportunitats de joc. Aquesta planificació, a escala de ciutat, s'organitza en tres capes:

- Els llocs específics per jugar: les àrees de joc i els patis escolars.
- Els espais urbans on es juga en convivència amb altres usos ciutadans: els espais lúdics (places, jardins i parcs d'ús exclusiu per a vianants) i els entorns escolars.
- La ciutat jugable: la resta d'espais urbans i naturals amb oportunitats de joc.

Amb les accions previstes al Pla de joc, s'aconseguirà que Barcelona passi de ser una ciutat amb àrees de joc a una ciutat jugable. Per fer-ho realitat, es treballen diferents projectes que milloren la qualitat de vida no tan sols dels infants i adolescents, sinó de tota la comunitat en general. Alguns d'aquests projectes són els programes «Obrim carrers», «Protegim les escoles», i «Juguem a les places».

Pel que fa al disseny dels espais de joc, el pla estableix set criteris de qualitat descrits en el gràfic de la pàgina següent.

Tenint en compte que Barcelona és una ciutat densa, compacta i consolidada, i que, per tant, no es poden assolir tots set criteris en cada espai de joc, l'objectiu del Pla del joc és treballar amb ecosistemes lúdics.



Autoria: varis

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap; Institut Municipal de Parcs i Jardins; BIMSA; IMU i altres.

Estat del projecte: en curs

És a dir, dotar els entorns de proximitat (unitats territorials en un radi de 15 minuts a peu) d'una infraestructura mínima, amb àrees tan diverses com sigui possible des del punt de vista de les activitats lúdiques que ofereixen, del nivell de repte i edat a què van adreçades, i del disseny i el tipus de relació que s'estableix amb l'entorn.



↑ Parc de l'Aqüeducte a Ciutat Meridiana.
Font: Laura Guerrero. Ajuntament de Barcelona



↑ Àrea de joc al parc d'Antoni Santiburcio de Sant Andreu.
Font: Ajuntament de Barcelona

7 CRITERIS DE QUALITAT PER AVANÇAR CAP A UNA CIUTAT JUGABLE

1 Múltiples propostes de jocs creatius i amb reptes per al desenvolupament saludable dels infants.

2 Espai físic divers, estimulant, connectat i amb accessibilitat.

3 Espais de joc inclusius per a la diversitat d'edats, gèneres, orígens i capacitats.

4 Contacte amb la natura i el verd, i joc amb l'aigua i la sorra.

5 Joc compartit, intergeneracional i col·laboratiu.

6 Lloc de trobada i convivència comunitària.

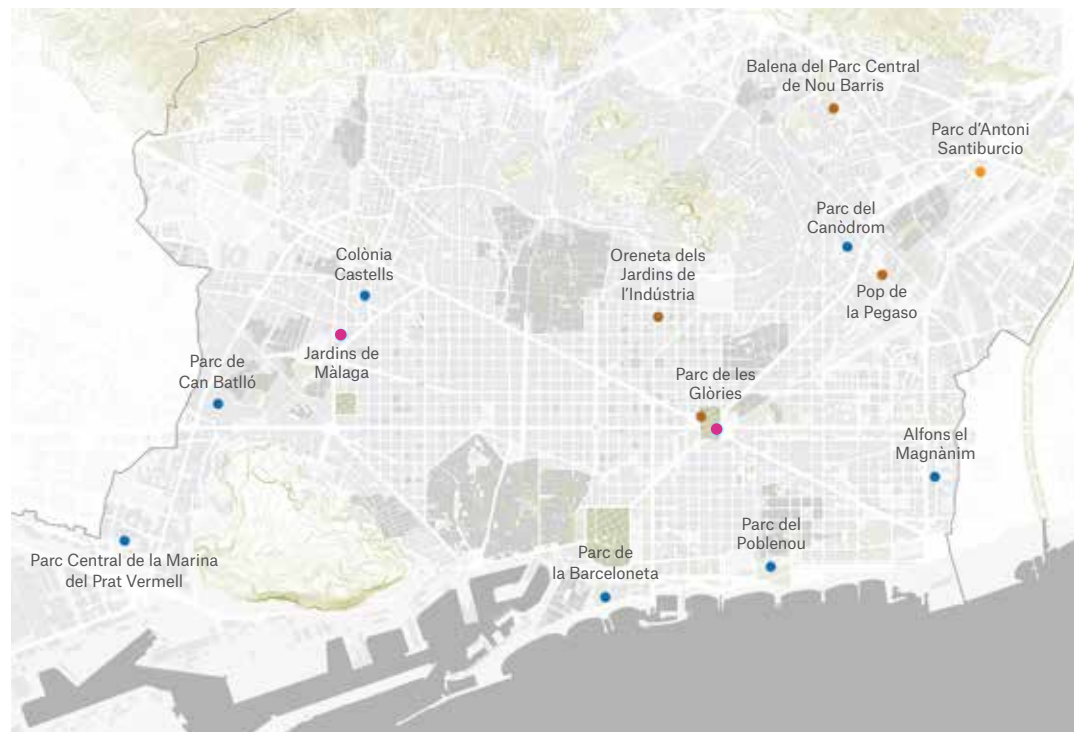
7 Ecosistemes lúdics i entorn segur i jugable.

SUPERÀREES DE JOC

Per donar visibilitat al canvi de paradigma de la política de joc a l'espai públic, s'han impulsat un seguit d'espais de joc únics i singulars, anomenats "superàrees de joc".

Aquestes àrees es caracteritzen per la seva gran dimensió i per oferir molta activitat lúdica (de diversió i experimentació), per tenir un element de joc o pol d'atracció que no es pot trobar a cap altre lloc de la ciutat, i per estar ubicades en espais públics que conviden a passar-hi el dia.

Són les àrees de joc més ben valorades de tota la ciutat i el 17% dels qui les visiten són famílies que no són del barri en què es troben, la qual cosa les converteix en pols d'atracció de famílies de tota la ciutat.



● Superàrees de joc 2019 (4) ● Superàrees de joc 2020 (1) ● Superàrees de joc 2023 (7) ● Superàrees de joc 2024 (2)

↑ Àrea singular als Jardins de la Indústria.
Font: Ajuntament de Barcelona

↓ Mapa de les noves superàrees de joc.
Font: Ajuntament de Barcelona



↑ Àrees singulars al parc de la Pegaso i al parc Central de Nou Barris.
Font: Andrés Flajszer

ÀREES TOTALMENT ACCESSIBLES

D'acord amb el tercer criteri de qualitat del Pla del joc, l'Ajuntament de Barcelona ha elaborat una categorització de les àrees de joc infantil en funció del seu grau d'accessibilitat. Les categories establertes defuguen quotes percentuals d'elements de joc accessibles i s'estableixen per mitjà de l'avaluació de les activitats lúdiques que s'ofereixen a l'espai de joc. L'objectiu és aconseguir espais de joc inclusivament amb activitats accessibles i no pas àrees en què tots els elements de joc hagin de ser accessibles. D'aquesta manera es poden combinar diferents criteris del Pla del joc en un mateix espai, cosa que fomenta la inclusió d'infants de diverses edats i capacitats.

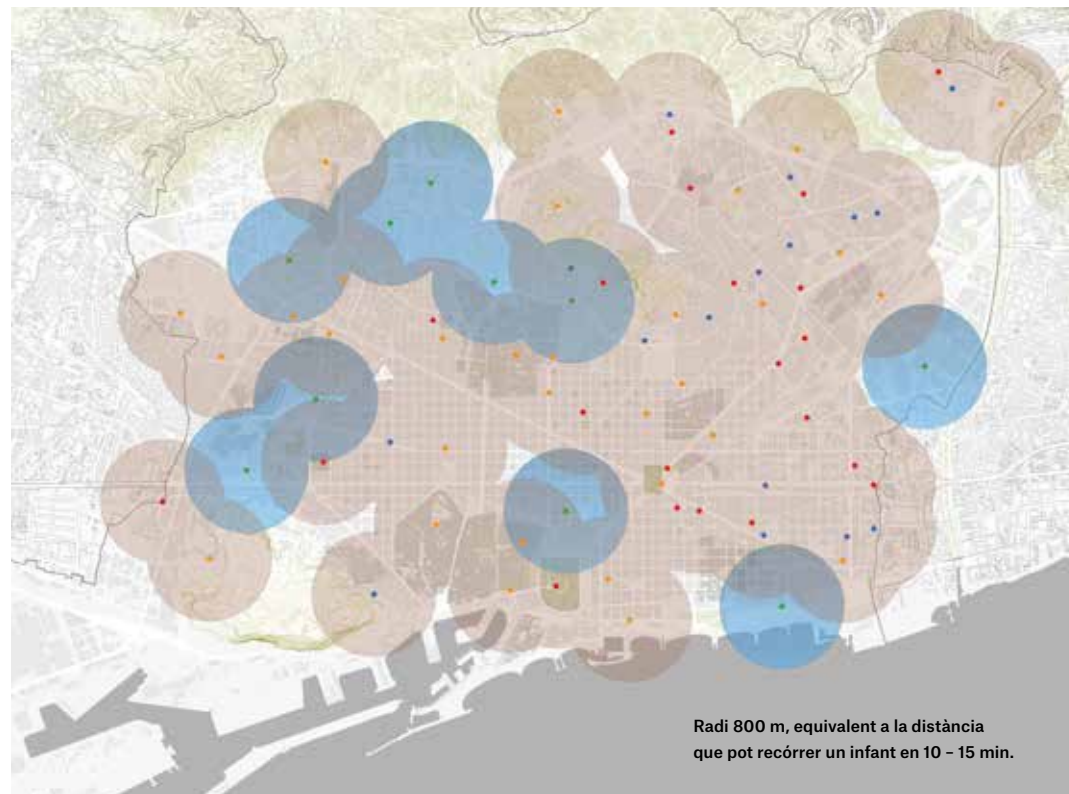
El màxim nivell d'accessibilitat establert són les àrees de joc en què totes les activitats lúdiques que s'ofereixen són accessibles, anomenades "àrees totalment accessibles". Amb la voluntat d'ampliar l'oferta d'aquestes àrees a la ciutat, l'Ajuntament ha elaborat una diagnosi i una estratègia per aconseguir que el 2025 Barcelona disposi d'una cobertura homogènia d'àrees totalment accessibles, quadruplicant-ne l'oferta que hi havia abans del Pla del joc.

En el marc d'aquesta estratègia, ha tingut lloc un concurs de projectes per a deu emplaçaments, organitzat en cinc lots segons les característiques d'entorn. Els criteris del jurat a l'hora de seleccionar les millors propostes han estat: l'accessibilitat dels espais

de joc, la jugabilitat de les propostes, la lectura i el reconeixement de l'emplaçament, i la creació d'espais amables i confortables, fent èmfasi en l'ombra. Els equips guanyadors han portat a terme processos de cocreació amb centres d'educació especial i entitats que treballen i ofereixen atenció a infants i adolescents amb discapacitat, amb l'objectiu de bastir projectes paradigmàtics que atenguin la diversitat dins l'accessibilitat.

Els projectes guanyadors són:

- LOT 1: Àrea singular (als Jardins de Màlaga)
Lema: Els 3 bolets
Equip guanyador: Rosselló Sangenis arquitectes.
- LOT 2: Àrees dins de jardins i parcs sense trànsit (als Jardins de Vil·la Amèlia)
Lema: Cuc sensorial
Equip guanyador: UTE Agence Ter + Ana Coello de Llobet
- LOT 3: Àrees sobre llosa de formigó i trànsit perimetral (al pg. Garcia Fària)
Lema: Un munt de jocs
Equip guanyador: Mireia Martín Salvanyà (Més arquitectura)
- LOT 4: Àrees en espais urbans sense trànsit (a la Plaça Félix Rodríguez de la Fuente)
Lema: P.L.A.Y.
Equip guanyador: Adriana i Víctor Vázquez Balló (Od'A- Obrador d'Arquitectura)
- LOT 5: Àrees en places i jardins amb trànsit perimetral (als Jardins de Celestina Vigneaux)
Lema: Rock&Roll
Equip guanyador: Ada Sánchez Arcusa



↑ Mapa d'ubicació de les àrees totalment accessibles.

Font: Ajuntament de Barcelona

- Existents (21 àrees)
- Noves àrees amb projecte executiu (31 àrees)
- Millores puntuals d'àrees existents (16 àrees)
- Concurs per a 10 àrees totalment accessibles



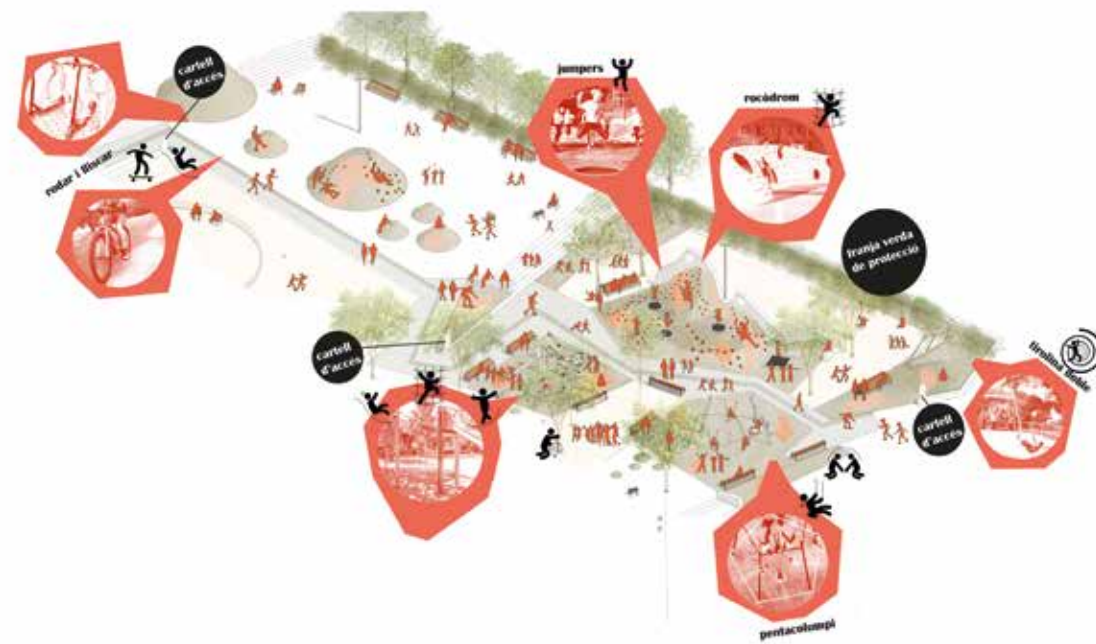
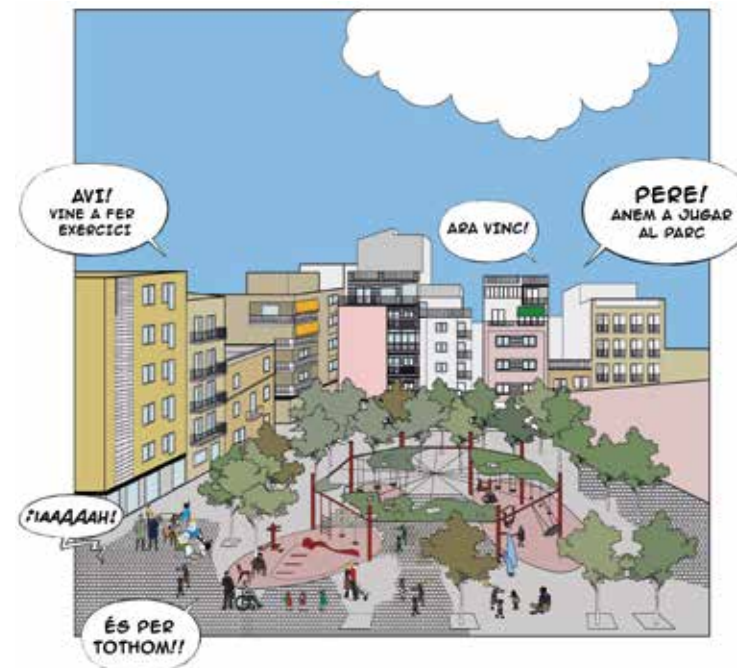
↑ LOT 1: Els 3 bolets.

Font: Rosselló-Sangenis arquitectes per a l'Ajuntament de Barcelona



↑ **LOT 2: Cuc sensorial.**
Font: UTE Agence Ter + Ana Coello de Llobet per a l'Ajuntament de Barcelona

↓ **LOT 3: Un munt de jocs.**
Font: Mireia Martín Salvanyà (Més arquitectura) per a l'Ajuntament de Barcelona



↑ **LOT 4: P.L.A.Y.**
Font: Adriana i Víctor Vázquez Balló (Od'A- Obrador d'Arquitectura) per a l'Ajuntament de Barcelona

↓ **LOT 5: Rock&Roll.**
Font: Ada Sánchez Arcusa per a l'Ajuntament de Barcelona

PROTEGIM LES ESCOLES

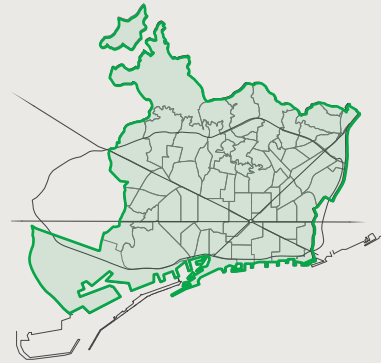
El programa «Protegim les escoles» va néixer el gener del 2020 amb la voluntat de donar resposta a les demandes ciutadanes de protegir prioritàriament els nens i nenes de la ciutat i fer de les escoles i el seu voltant un lloc segur i ple de vida. És també un dels deu projectes tractors del Pla del joc a l'espai públic.

Amb el propòsit d'avançar cap a un nou model urbà en què les escoles es tractin com a punts neuràlgics i d'especial atenció a l'espai públic, el programa «Protegim les escoles» s'anirà estenent a poc a poc a tots els centres educatius de Barcelona. Es preveu, per al 2023, assolir la fita que un de cada tres centres de la ciutat compti amb un entorn pacificat al trànsit, segur i ple de vida. En total, des del 2015 s'haurà actuat en més de 200 centres educatius. Els objectius del programa són:

- Millorar la seguretat viària dels entorns escolars
- Millorar la qualitat ambiental dels entorns escolars
- Millorar el confort l'espai públic dels entorns escolars
- Conscienciar de la presència dels centres educatius i dels entorns escolars com a àmbits sensibles i amb usuaris vulnerables (infants)
- Implicar les comunitats educatives i veïnals en la configuració, l'ús i el manteniment dels nous espais

Cal assenyalar que el programa compta amb la complicitat i el diàleg de la comunitat educativa. Els projectes es treballen exhaustivament en un procés participatiu amb totes les escoles.

A més de «Protegim les escoles», existeixen altres iniciatives adreçades a millorar les escoles i els seus entorns, com els programes «Refugis climàtics», «Escola respira» i «Escoles + sostenibles», i la cessió d'espais als centres educatius.



-16 CARRILS DE CIRCULACIÓ	30 XAMFRANS GUANYATS
32 CARRERS PACIFICATS	1.500 JARDINERES
68 VORERES AMPLIADES	35.000 m ² D'ASFALT PER ALS INFANTS I LES FAMÍLIES

Autoria: varis

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap;
Districtes; BIMSA

Estat del projecte: en curs



↑ Escola Doctor Ferran i Clua.
Font: Ajuntament de Barcelona



PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT I MILLORA DE L'HABITABILITAT I VISIBILITAT DE L'ESPAI

Les actuacions es basen fonamentalment en tres tipus de mesures: la pacificació del trànsit, la millora de l'habitabilitat i la visibilitat de l'espai. Es fan intervencions tant estructurals com tàctiques, que es combinen i s'adapten a cada cas.

Per pacificar el trànsit, es disminueix l'espai destinat als vehicles suprimint carrils de circulació i places d'aparcament i es redueix la velocitat en tots els entorns escolars. Per garantir la seguretat i evitar accidents, la velocitat màxima en tots els entorns escolars es fixa a 30 km/h; a 20 km/h als carrers de la xarxa local, i a 10 km/h als carrers pacificats i d'ús exclusiu de veïns i serveis.

Per millorar l'habitabilitat, es defineixen espais "plaça" davant d'aquests accessos,

on s'ubiquen elements de mobiliari urbà per tal de dotar-los del confort adient perquè esdevinguin un veritable lloc d'estada i millorin la xarxa comunitària. D'altra banda, el disseny de l'espai fomenta el joc dels infants. S'utilitzen elements urbans, però també pintura en el paviment, per fomentar aquestes activitats en l'espai públic.

Respecte a la visibilització de l'espai, el programa estableix una senyalització específica d'entorn escolar. Aquesta actuació consisteix en una catifa taronja amb pictogrames d'infants en calçada i a l'entrada de l'escola, i en un reforç de la senyalització vertical reglamentària d'entorn escolar i límit de velocitat.

↑ Escola Lurdes.
Font: Ajuntament de Barcelona

TIPUS D'ACTUACIONS

En funció del tipus de via, la secció del carrer, el punt d'accés del centre educatiu i els requeriments de ciutat, es defineixen sis categories d'actuació.



1. CARRER ESCOLA

Conversió d'un tram de carrer en prioritat vianant en tota la secció. L'actuació pot tallar el carrer, evitant el pas de vehicles, o permetre'n el pas però sempre amb prioritat del vianant. S'adequa l'espai amb mobiliari i pintura per crear un espai d'estada confortable.

Exemples: escola Lavinia, escola Ferran i Clua, escola Lurdes, escola Heura i escola Antoni Brusi (imatge).



2. XAMFRÀ

Actuació en trama Eixample. S'elimina la bateria de serveis del xamfrà i es destina l'espai guanyat al vianant a crear un espai d'estada envoltat d'una barana protectora.

Exemples: escola Xirinacs (imatge), escola Sagrada Família, centre educatiu Lestonnac i escola Antoni Balmanya.



3. AMPLIACIÓ DE VORERA PER L'ESTADA

Ampliació de vorera per a l'estada: ampliació de vorera mitjançant el guany d'espai als vehicles i l'eliminació de cordons de serveis i/o carrils de circulació. Les ampliacions es fan mantenint el desnivell. Es delimita l'espai guanyat amb baranes o mobiliari.

Exemples: escola Unvers (imatge), escola Carlit, Escola Bressol Municipal Ciutat de Mallorca i escola Timbaler del Bruc.



4. AMPLIACIÓ PUNTUAL DE LA VORERA

Ampliació puntual de vorera: ampliació de vorera mitjançant el guany d'espai als vehicles i l'eliminació de cordons de serveis i/o carrils de circulació. Les ampliacions es fan a nivell, mitjançant plataformes de fusta o formigó. Es delimita l'espai guanyat amb baranes o mobiliari.

Exemples: escola Poeta Foix, escola Carlit (imatge).



5. AMPLIACIÓ DE VORERA - ITINERARI

Ampliació de vorera per itinerari: ampliació de vorera per millorar l'itinerari escolar. Es manté el desnivell i es protegeix la nova zona guanyada per al vianant amb pilones o mobiliari discontinu.

Exemples: SAFA Horta, escola Torrent de Can Carabassa i escola Mercè Rodoreda (imatge).



6. MILLORES PUNTUALS I DE LA SEGURETAT

Millores puntuals i de la seguretat: adequació de l'espai com a zona d'estada. S'incrementa el nombre de bancs i cadires i s'hi col·loquen elements jugables. Aquestes intervencions inclouen també semaforitzacions i voreres passants.

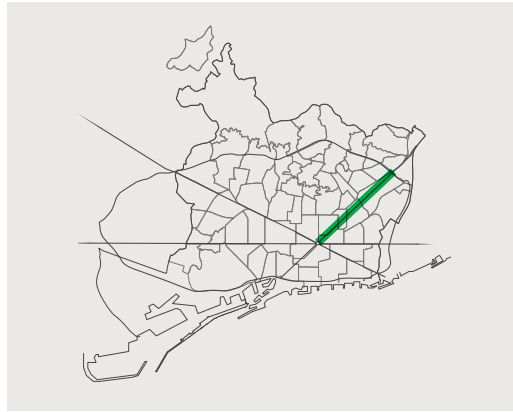
Exemples: Escola Bressol Municipal Marina, institut Francisco Goya, escola Projecte, escola Parc del Guinardó, escola Enric Granados i escola Santa Teresa escola Jacint Verdaguer (imatge).

AVINGUDA MERIDIANA

L'avinguda Meridiana és una de les principals artèries viàries de connexió metropolitana i té un paper essencial en la distribució del trànsit rodat a la zona nord-est de la ciutat. És una via de més de vuit kilòmetres que s'estén des del parc de la Ciutadella fins al pont de Torre Baró, travessant quatre districtes i quinze barris. Hi circulen diàriament prop de 100.000 vehicles i la creuen prop de 10.000 vianants. Reduir les externalitats, ja siguin per contaminació atmosfèrica, per soroll o per la dificultat que els vianants tenen a l'hora de creuar-la, ha estat una demanda històrica dels barris que l'envolten.

La reforma de la Meridiana és un dels principals exemples de l'aposta de Barcelona per transformar les seves grans vies i canviar-ne el caràcter d'autopista urbana pel d'un eix cívic de referència. La intervenció proposa convertir l'avinguda en un carrer on la vegetació, els espais d'oci i el mobiliari urbà convidin a viure-la i no a percebre-la com una barrera que divideix els barris. Això implica fer les actuacions de mobilitat necessàries per avançar en la pacificació del carrer, prioritzant l'ús del transport públic, segregant els carrils bici de la calçada i recuperant l'amplada total de les voreres per als vianants.

La transformació de la Meridiana va tenir com a punt de partida el procés participatiu «La Meridiana et demana un canvi. Procés de renovació de l'avinguda Meridiana», iniciat l'octubre del 2016 i finalitzat el desembre del 2018, en el qual van participar al voltant de 700 persones. La Taula de Participació de la Meridiana, formada pels diferents actors del territori, ha estat el principal espai comú per al debat, el treball, el seguiment i la validació del projecte. Com a part del procés, també hi ha hagut sessions de treball obertes al conjunt de la ciutadania per tal d'incloure el màxim de visions i de demandes en la proposta.



TRAM 2 entre el c. de la Independència i el passeig de Fabra i Puig

Autoria:

- Estudis previs i avantprojecte: Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana
- Projecte executiu: UTE BAC-BRUSI i UTE Batlle i Roig-SBS

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana i Direcció de Serveis d'Estratègia Urbana; Gerència de Mobilitat i Infraestructures / Direcció de Serveis de la Mobilitat; BIMSA

Estat del projecte:

- SUBTRAM 2.1 Entre Independència i Mallorca: Executat
- SUBTRAM 2.2 Entre Mallorca i Josep Estivill: Executat
- SUBTRAM 2.3 Entre Josep Estivill i Felip II: En execució
- SUBTRAM 2.4 Entre Felip II i Fabra i Puig: En projecte

DIAGNOSI PARTICIPADA

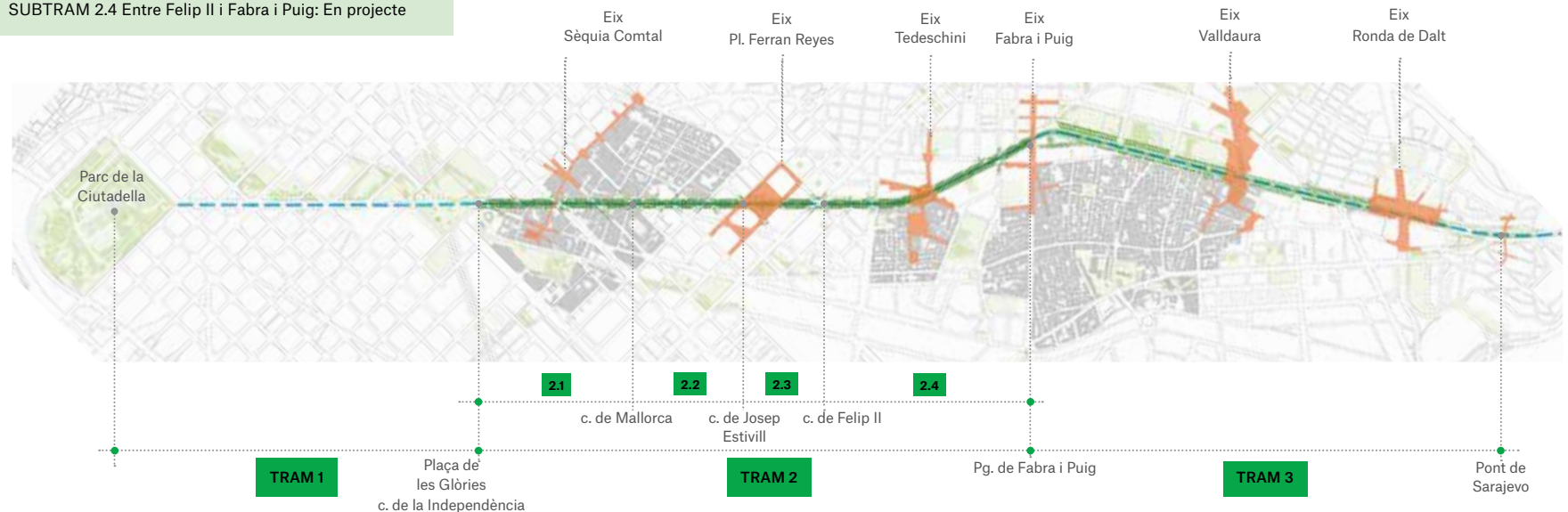
La diagnosi global de l'avinguda es va plantejar des de dos àmbits: el físic i el funcional. El primer es va focalitzar en l'anàlisi de les zones verdes, els equipaments i el transport públic; el segon en la percepció de l'espai per part de les persones que l'habiten. Per fer possible aquesta diagnosi, es va portar a terme una avaluació funcional i d'aforaments de vianants i ciclistes, que incloïa tallers participatius amb els tres districtes veïns, Sant Andreu, Sant Martí i Nou Barris, a més d'una enquesta a persones aleatòries que caminaven al llarg de l'àmbit d'estudi.

La mobilitat transversal a peu va ser un dels temes fonamentals de la diagnosi de la Meridiana, per la qual cosa es va dur a terme un treball en detall, a escala de carrer i cantonada, dels elements que poden millorar la vida quotidiana de les persones. Això va permetre definir eixos transversals i itineraris del dia a dia dels vianants, definir actuacions prioritàries en les cruïlles, detectar punts foscos, etc. Aquesta perspectiva inclusiva i de gènere impregna tota la transformació present i futura de l'avinguda.



↑ Procés de participació ciutadana.
Font: URBANing per a l'Ajuntament de Barcelona

↓ Trams i subtrams de la transformació de l'av. Meridiana.
Font: Ajuntament de Barcelona



CAP A UN GRAN VIAL VERD, PACIFICAT I HUMÀ

Una vegada tancat el procés d'informació i de debat, així com el recull de propostes i la redacció del projecte, el gener del 2018 es van presentar els projectes executius dels primers trams de l'avinguda.

La reforma d'aquest gran eix es fa de forma progressiva en dos sentits: el longitudinal, dividit en tres trams, i el transversal, definit per sis eixos cívics perpendiculars. El primer atén la dinàmica lineal de la via i el segon, les dinàmiques de connexió entre els barris.

De forma general, les accions desenvolupades han implicat la reducció de carrils per al trànsit rodat, la creació d'espai per a l'estada i el desplaçament segur (per exemple, placetes o rambles), l'increment dels punts de pas per als vianants, la reducció de la distància d'encreuament mitjançant la implementació de refugis per als vianants, i la transformació puntual de la mitjana en nodes per a vianants, amb pavimentació i vegetació singular. Aquests espais específics configuren un conjunt de fites emblemàtiques que seqüencien la ruta longitudinalment i se situen estratègicament per intensificar la connexió entre els barris a banda i banda de l'avinguda.

És d'especial rellevància l'atenció que ha tingut la tríada «reducció, reutilització i reciclatge» en la gènesi del projecte, com a exercici pedagògic de sostenibilitat. Es mantenen les vorades actuals i es reaprofiten les peces de paviment de granit existents in situ, totes les columnes d'il·luminació —on només es canvien els llums a tecnologia LED— i tot l'arbrat existent.

- Carril bici a l'avinguda Meridiana.
Font: Mariona Gil. Ajuntament de Barcelona
- ➔ Noves àrees de joc infantils.
Font: Ajuntament de Barcelona



LA TRANSFORMACIÓ CONTÍNUA

Les actuacions executades al tram 2, fins al carrer de Felip II, en prop d'1,7 kilòmetres de l'avinguda, hauran suposat la renovació de 94.000 m² de superfície i el guany de 560 arbres i de 10.000 m² de parterres i verd.

Està prevista la transformació dels trams següents seguint les mateixes línies d'actuació implementades fins ara, i amb l'acompanyament d'un procés participatiu per recollir les propostes i aportacions veïnals i d'entitats del territori.





VISTA ÀERIA TRANSFORMACIÓ DE L'AVINGUDA MERIDIANA.

Font: Ajuntament de Barcelona

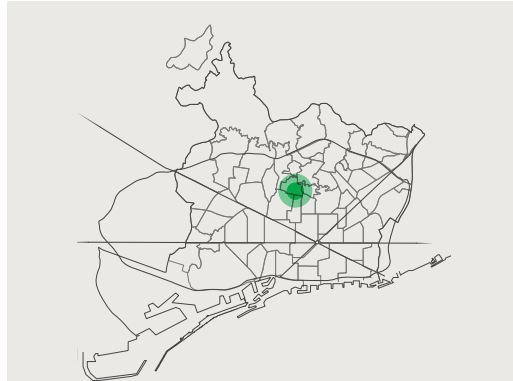
CARRER DE PI I MARGALL

El carrer de Pi i Margall és una via que resumeix el que Barcelona vol deixar enrere com a eix viari. Aquest carrer d'aproximadament 700 metres de longitud i 30 d'amplada, que uneix la plaça d'en Joanic amb la ronda del Guinardó, acull dos carrils de circulació en cada sentit per a cotxes i autobusos, i un cordó de serveis ambdues bandes. Actualment, prop del 65 % d'aquest carrer està destinat al pas del trànsit rodat, i el 35 % restant als vianants.

La càrrega de trànsit que suporta no ha representat mai una saturació de la calçada, almenys durant els últims anys, però, contràriament, l'amplada de les voreres, d'aproximadament cinc metres, ha esdevingut insuficient i poc confortable per als vianants. Aquesta situació s'ha agreujat a mesura que Pi i Margall s'ha anat consolidant com a eix comercial de gra petit i de proximitat que dona servei a les persones que habiten els cinc barris veïns: Camp d'en Grassot i Gràcia Nova, la Vila de Gràcia, la Salut, Can Baró i el Baix Guinardó.

La intervenció al carrer de Pi i Margall se centra a transformar aquesta via segons les necessitats d'estada, circulació i confort de les persones que hi caminen, a reduir les externalitats del trànsit rodat i a optimitzar-ne la funcionalitat dins de la xarxa viària de la ciutat.

Les obres de reurbanització s'estructuren en dos àmbits: el primer va del carrer de l'Escurial al carrer de Pau Alsina, i el segon de Pau Alsina fins a la ronda del Guinardó.



142
NOUS ARBRES
4
NOVES PLACES

3.270 m²
NOUS
PARTERRES
I ESCOSSELLS

De 8 a 14
PASSOS DE
VIANANTS

Autoria: Esteyco, SA, Cáceres Arquitectura, SCP

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana; BIMSA

Estat del projecte: en execució



→ Secció transversal de la proposta.

Font: UTE Esteyco-Cáceres Arquitectura per a l'Ajuntament de Barcelona

D'UN EIX VIAL A UN CORREDOR VERD URBÀ

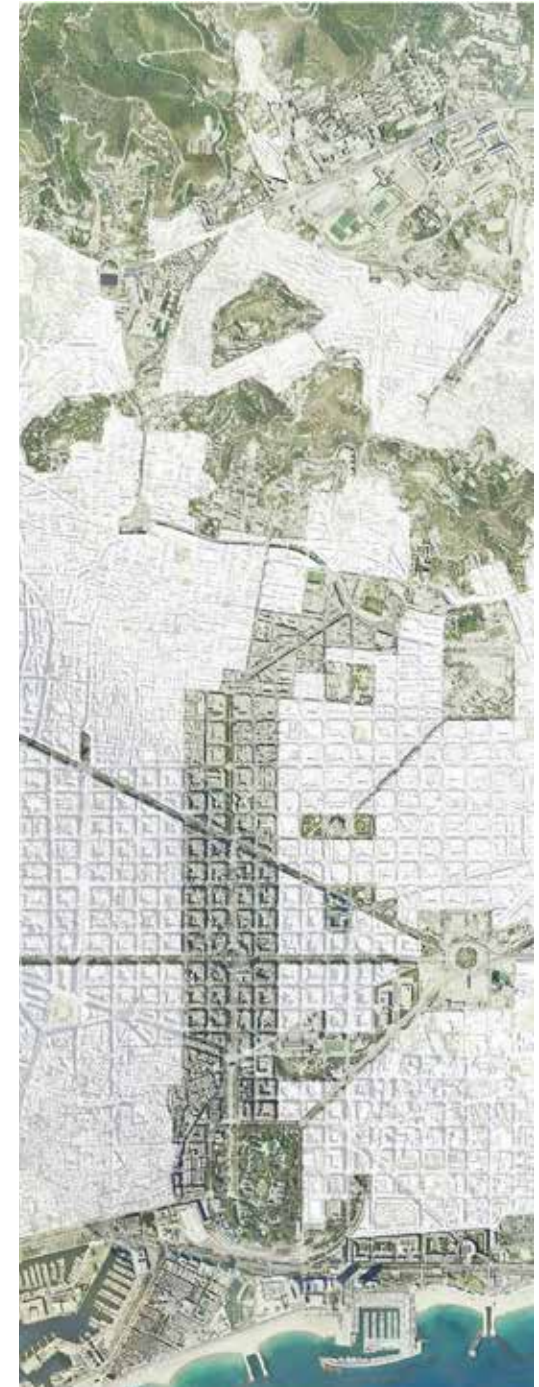
La renovació del carrer de Pi i Margall suposa l'oportunitat de lligar la darrera connexió natural que restava pendent entre el parc de la Ciutadella i la muntanya de Collserola, d'acord amb el pla Natura 2030 de Barcelona. Això vol dir aconseguir un espai on la presència del verd té un rol essencial per al confort de les persones i per a la connectivitat biològica de la xarxa verda de la ciutat.

El nou corredor verd Pi i Margall es crearà a partir de la reducció de la calçada, que passarà d'un 62 % a un 30 % de la seva superfície, amb la qual cosa es destinarà el 70 % restant a la vegetació en parterres i escosells, i a la circulació i l'estada de les persones en voreres d'amplada variable, d'entre cinc i dotze metres. La disposició de la vegetació formarà un continu lineal en el sentit longitudinal de la via, la qual s'estructurarà amb quatre nodes de connexió transversal formalitzats en places. Aquestes places es proposen a l'àmbit de la plaça d'en Joanic i als entroncaments amb els carrers laterals que hi connecten (Ca l'Alegre de Dalt, Pau Alsina i Sardunya), ocupant un total de 2.800 m² de superfície.

QUALITAT VERDA I EFICIÈNCIA AMBIENTAL

La vegetació del nou corredor s'ha dissenyat en funció dels seus beneficis ecosistèmics, buscant la connectivitat biològica entre la canòpia, el sòl i el subsòl. En aquest sentit, es preveu la plantació de 142 arbres de més de vint espècies diferents, tant en parterres com en zones arbustives, de manera que es multiplicarà per deu la superfície verda actual, que passarà de 320 m² a 3.270 m². La distribució i la diversitat d'espècies de la canòpia donarà ombra al 80 % de la superfície del carrer.

Pel que fa a la connectivitat amb el subsòl, la transformació implica un sòl estructural situat per sota de les voreres i la calçada que



↑ Espais de connexió a través del corredor verd.

Font: Jornet Llop Pastor Arquitectes per a l'Ajuntament de Barcelona

uneix les dues franges de subsol. Aquest tipus de sòl permet que l'arbrat compti amb més espai per desenvolupar les arrels i tingui una millor oxigenació, cosa que suposa un creixement més saludable.

El projecte també preveu un sistema de drenatge sostenible que minimitza la quantitat d'aigua que s'envia a la xarxa de clavegueram. L'aigua de pluja recollida a les voreres es condueix als parterres, a través dels quals s'infiltra al sòl estructural. L'aigua de pluja provinent de la calçada es canalitza per la rigola i es reconduïx al sistema de clavegueram de la ciutat.

Així mateix, la renovació té en compte la reducció de l'ús de materials ambientalment poc adequats. Per aquest motiu, s'optimitzen les solucions constructives mitjançant un estudi dels punts del carrer on és prescindible la col·locació de llosa de formigó i que en permeten una reducció del gruix.

NOUS ESPAIS DE TROBADA

A més de les noves placetes, el carrer compartirà amb altres espais d'estada a les voreres. Per a la generació d'aquests espais, el projecte trenca amb l'homogeneïtat que presenten habitualment els carrers de la ciutat i defineix una secció variable al llarg del carrer que es dona gràcies al no paral·lelisme de la calçada amb la línia de façana, fet que permet generar espais d'estada diversos i de diferents dimensions. Aquests espais comptaran amb ombra i mobiliari urbà, i quedaran integrats de forma unitària a la resta d'espais a través d'un únic material de pavimentació, el granit.

UN CARRER MÉS PACIFICAT I FUNCIONAL PER AL VEÏNATGE

La pacificació del carrer implica una nova calçada de 8,5 metres d'amplada, configurada per dos carrils de circulació, un en cada sentit, destinats al pas de vehicles del veïnatge, dels serveis i del bus; i per un carril bici bidireccional segregat.

Aquesta reducció de la calçada significarà per als vianants poder travessar el carrer de forma més còmoda i fàcil. Les noves places també afavoriran aquests itineraris transversals entre barris, juntament amb la creació de sis nous passos de vianants.

Les necessitats de serveis del carrer relacionades amb la càrrega i descàrrega, la gestió de residus i els aparcaments per a bicicletes també quedaran integrades en la reforma del carrer a través d'un cordó de serveis a totes dues voreres.



↑ Proposta arbrat.
Font: UTE Esteyco-Cáceres Arquitectura per a l'Ajuntament de Barcelona



↑ Nous parterres i escocells.



↑ Subsol estructural.



↑ **Vista lateral del carrer de Pi i Margall.**
 Font: UTE Esteyco-Cáceres Arquitectura per a l'Ajuntament de Barcelona. Render de Beats of Light



↑ **Vista central del carrer de Pi i Margall.**
 Font: Beats of Light per a l'Ajuntament de Barcelona



**NOUS ESPAIS DE TROBADA A LES VORERES
DE PI I MARGALL.**

Font: UTE Esteyco-Cáceres Arquitectura per a l'Ajuntament
de Barcelona. Render de Beats of Light

VIA LAIETANA

Reconduir la Via Laietana cap al nou paradigma de salut i benestar urbà és una de les tasques que restaven pendents a la ciutat.

La Via Laietana és un carrer d'aproximadament un kilòmetre de longitud, amb una amplada de vint metres, que connecta l'Eixample amb el Port Vell de la ciutat. L'obertura d'aquest eix, previst al projecte de Cerdà, va respondre a les pautes d'higienització de l'urbanisme de principis de segle XX, i va suposar la ruptura del teixit històric medieval per tal d'esponjar els barris del nucli antic de la ciutat. Aquesta intervenció realitzada entre 1908 i 1958 va ser una de les operacions urbanístiques més transcendents de la història moderna de Barcelona.

Aquesta via es va concebre com un carrer modern, vital, amb una arquitectura singular i destinat principalment al trànsit rodat, el qual ocupa prop del 75 % del carrer. Amb el pas del temps, s'ha anat consolidant com un eix vial amb una alta intensitat de pas de cotxes, majoritàriament generada per la seva connexió amb la ronda Litoral. En un dia laborable poden circular-hi prop de 47.000 vehicles.

Així mateix, els fluxos de vianants també han anat en augment en aquesta via, ja sigui per accedir als diferents serveis o comerços, per passejar o com a part dels itineraris d'interès turístic. Així doncs, l'amplada de les voreres, per sota dels 3,5 metres, ha quedat insuficient per al gran nombre de persones que la transiten.

A més de les seves dinàmiques quotidianes, aquest carrer és un espai de ciutat que també acull esdeveniments de gran afluència, com són festes populars, concentracions, manifestacions o curses esportives. En un any s'hi poden arribar a celebrar prop de 128 actes.

→ Vista aèria proposta mirant cap al mar.

Font: Beats of Light per a l'Ajuntament de Barcelona



Autoria: Meta Engineering i Zeta Ingenieros de caminos

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana; BIMSA

Estat del projecte:

TRAM 1: des de la plaça Urquinaona fins al c. Comtal. En execució

TRAM 2.1: des de c. Comtal fins a la plaça d'Antoni Maura, i carrers d'Àngel J. Baixeras, de la Fusteria i Consolat de Mar. En execució

TRAM 2.2: des de la plaça d'Antoni Maura fins a la plaça d'Idrissa Diallo. Inici d'obres previst 2023

TRAM 3: carrer de Jonqueres. En execució

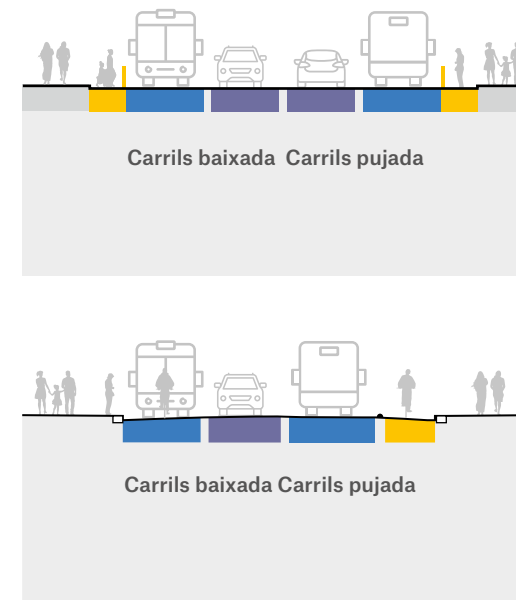


VIA LAIETANA, L'ACTUALITZACIÓ D'UN EIX MODERN

Posar al dia aquesta via implica una intervenció integral, tant formal com d'infraestructures, que posi en equilibri un entorn més confortable per a les persones que hi caminen, alhora que manté la seva funcionalitat d'enllaç amb la xarxa viària.

L'àmbit de transformació té una superfície de 54.214 m² i està integrat per la Via Laietana i els carrers de Jonqueres, del Consolat de Mar, de la Fusteria i d'Àngel J. Baixeras. La reforma, que es farà en diferents fases, es basa en la reducció de la calçada de 20 a 11,7 metres d'amplada, amb l'objectiu de destinar més espai a voreres i placetes de connexió transversal.

Pel que fa a les infraestructures, la intervenció inclou la renovació i la millora de les xarxes de serveis del subsol, com la xarxa d'aigua potable i la xarxa elèctrica i de telecomunicacions municipals.



↑ Secció actual i secció proposada.

Font: Ajuntament de Barcelona

VORERES I PLACES

Les voreres es projecten amb una amplada continuada de 4,05 metres a tot el carrer. Es milloren les places i se'n creen de noves per tal de facilitar la transversalitat a peu de la via. Aquestes places es localitzen a la intersecció de la Via Laietana amb el carrer de Jonqueres; a la plaça d'Antoni Maura, la qual canviarà completament la seva configuració i crearà un gran saló urbà que unirà la catedral amb el mercat de Santa Caterina; i les places de Correus i d'Idrissa Diallo, que recuperaran la seva unitat i milloren les cruïlles amb els passejos de Colom i d'Isabel II.

La disposició i les característiques de la vegetació, la pavimentació i l'enllumenat a les places facilitaran els fluxos transversals a peu, alhora que aporten singularitat i harmonia a la via. La xicranda serà l'arbre característic de la nova Via Laietana, i l'ús del panot a les voreres l'enllaçarà amb les voreres de l'Eixample. Per a la lluminació es faran servir lluminàries murals històriques i columnes amb focus, i es reubicaran els fanals històrics.

ENTORN PACIFICAT I MOBILITAT SOSTENIBLE

La nova calçada de la via acollirà en sentit nord un carril per al bus, compartit amb taxi, serveis i veïnat, més un carril bici segregat. I en sentit sud, un carril compartit bus i bici, més un carril de circulació a 30 km/h.

Els carrers de Jonqueres, del Consolat de Mar, de la Fusteria i d'Àngel J. Baixeras es transformaran en plataformes úniques amb vegetació, amb el pas restringit exclusivament a serveis i veïnat.

La mobilitat transversal a peu es millorarà amb una amplada més gran dels tretze passos de vianants, localitzats al llarg de la via i com a elements de continuïtat de les places.



↑ **Pacificació carrers i noves places.**
Font: Ajuntament de Barcelona



↑ **Node plaça de Correus.**
Font: Beats of Light per a l'Ajuntament de Barcelona



↑ **Node Jonqueres.**
Font: Beats of Light per a l'Ajuntament de Barcelona



LA NOVA PLAÇA AL CARRER DE JONQUERES.
Font: Beats of Light per a l'Ajuntament de Barcelona

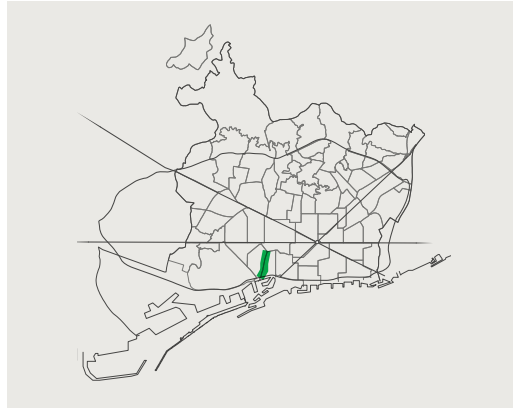
LA RAMBLA

No hi ha cap carrer més famós a Barcelona que la Rambla. Aquesta via de 1.235 metres de longitud, connecta la plaça Catalunya amb el Port Vell de la ciutat i vertebrava els barris del Gòtic i del Raval. La singularitat del seu traçat, les seves dimensions més grans amb relació als carrers del nucli antic i l'oferta d'una àmplia reserva d'espai per a vianants en forma de passeig central fan de la Rambla l'espai de referència de Ciutat Vella.

La terciarització del centre històric, en gran part donada pel desenvolupament d'activitats d'interès turístic, ha significat per a la Rambla un desequilibri, amb l'aparició de certes dinàmiques urbanes com la pèrdua de l'habitatge permanent, la substitució de serveis de proximitat o la massificació de l'espai de passeig. Posar en equilibri les diferents activitats socioeconòmiques que hi tenen lloc és el principal repte de la transformació.

La reforma d'aquest eix singular està basada en el projecte de reurbanització de la Rambla, realitzat per l'equip multidisciplinari Km-Zero, guanyador del concurs internacional convocat per l'Ajuntament de Barcelona l'any 2017. El projecte recull les diverses perspectives de la ciutadania i d'altres agents de la Rambla i defineix, a través d'un procés cooperatiu, les estratègies socials i els criteris del projecte d'urbanització.

De forma general, els objectius de la transformació estan centrats en la recuperació de la Rambla com a eix vertebrador i identitari de la ciutat, de manera que es fa palesa la recuperació dels seus espais històrics; la millora de l'accessibilitat i la permeabilitat longitudinal i transversal; la modernització dels serveis existents amb criteris de sostenibilitat i eficiència, i la definició d'un espai urbà respectuós amb l'entorn mitjançant la creació d'un espai confortable, adequat, funcional, saludable, amable i segur.



Autoria: UTE KM_0

- Estratègies d'actuació: Arnau Boix, arquitecte i Itziar González Viròs, arquitecte.
- Equip redactor Avantprojecte i projecte urbanització: Estudi Lola Domènech + Espinàs i Tarrassó, SCP + AYESA Enginyeria.

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana; BIMSA

Estat del projecte: en execució

LA TRANSFORMACIÓ FÍSICA

Les obres estan previstes per fases, en cinc àmbits. El primer tram que es remodelarà és el situat entre el monument a Colom i Santa Madrona, en el marc del qual es modificarà el traçat de l'avinguda de les Drassanes per millorar-ne la connexió amb el litoral i s'allargarà el passeig amb un nou espai urbà d'arribada al davant del mar, unitari i format per un conjunt d'arbrat i paviments verds i drenants.

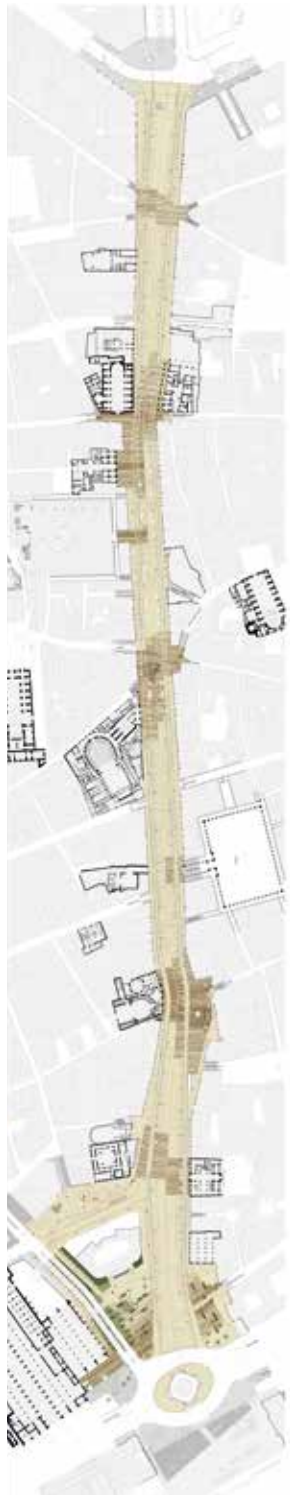
VORERES AMPLES

La nova secció del carrer prioritzarà l'espai destinat al vianant i al passeig. El trànsit disposarà d'un sol carril de circulació de 3,5 metres d'amplada en cada sentit, que garantirà el pas de les línies d'autobús i dels vehicles de servei, i l'accés dels veïns i veïnes de l'entorn.



↑ Visualització de la proposta: àmbit del Palau de la Virreina.
Font: UTE KM_0 per a l'Ajuntament de Barcelona

↓ Visualització aèria de la proposta: àmbit del Pla de l'Os.
Font: UTE KM_0 per a l'Ajuntament de Barcelona



La disminució de l'amplada de circulació permetrà repartir l'espai sobrer a les voreres, que passaran a tenir una dimensió mínima de 3,5 metres, i al tronc central de passeig, que passarà a tenir una amplada variable d'entre 11 i 30 metres. Se situa també un cordó de servei reversible per a la càrrega i descàrrega, de manera que durant gran part del dia es destinarà a espai per a vianants.

TRES ESPAIS DE REFERÈNCIA

Es tracta de grans espais-plaça relacionats amb els principals punts d'encreuament entre el Gòtic i el Raval, i ubicats davant els principals equipaments culturals de la Rambla. Aquests espais articuladors es formalitzaran amb plataforma única amb la intenció d'expressar-ne la singularitat dins del continu Rambles. Són l'espai Moja-Betlem, Pla de l'Os-Liceu i Pla del Teatre-Teatre Principal.

UNA NOVA ORDENACIÓ

La reurbanització preveu una nova ordenació basada en l'harmonització i la bona convivència del conjunt dels elements. Inclou els criteris clau definits pel Pla especial d'ordenació de la Rambla i pel Pla de mobilitat de Ciutat Vella.

Pel que fa al paviment, s'hi farà un tractament unitari de façana a façana amb el granit ros en diversos formats, en funció de l'ús rodat o dels vianants, i del pòfir per assenyalar les zones d'interès historicopatrimonial. L'enllumenat es distribuirà entre les voreres i el passeig central, de manera que alliberarà gran part d'aquest últim de l'existència de fanals.

Finalment, es farà una redistribució dels quioscos, tant de premsa com de flors, així com de les parades del bus i de les terrasses, de manera que es garantirà un espai confortable i segur per al passeig i l'estada de les persones.

← Planta proposta general.

Font: UTE KM_0 per a l'Ajuntament de Barcelona

ESTAT ACTUAL



PROPOSTA



↑ Àmbit Palau de la Virreina.

Font: UTE KM_0 per a l'Ajuntament de Barcelona



VISTA AÈRIA PROPOSTA ÀMBIT COLOM.
Font: UTE KM_0 per a l'Ajuntament de Barcelona

MOBILITAT SOSTENIBLE



Avui en dia la mobilitat és un dels elements clau en el funcionament i el metabolisme de les ciutats. Tot i que Barcelona ja es caracteritza per un repartiment modal molt favorable, amb un 85 % de la mobilitat interna a peu, en transport públic i en bicicleta, les externalitats de la mobilitat motoritzada, com ara la contaminació, el soroll, els sinistres i l'ocupació de l'espai, són encara preocupants i amb efectes negatius sobre la salut de les persones. Malgrat que només representi el 25 % dels desplaçaments a la ciutat, la mobilitat en cotxe i moto (la circulació i l'aparcament) ocupa entre el 50 % i el 70 % de l'espai de molts carrers.

Barcelona aposta clarament per impulsar una mobilitat sostenible i saludable. Un model de mobilitat baix en carboni que prioritzi les connexions de transport públic i els modes actius de mobilitat, que tinguin com a prioritat la qualitat de vida urbana i el benestar col·lectiu, així com la creació d'un espai públic confortable que afavoreixi la convivència ciutadana. El Pla de mobilitat urbana (PMU) és l'instrument de planificació que defineix les línies d'actuació que han de governar la mobilitat urbana a la ciutat, i té com a horitzó continuar avançant cap a un model de mobilitat més segur, saludable, sostenible, equitatiu i intel·ligent.

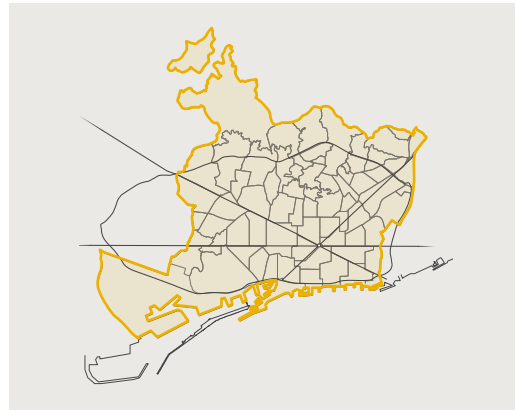
PLA DE MOBILITAT A PEU DE BARCELONA. PLA MOPBA 2022

Els beneficis de caminar són inqüestionables. No consumeix recursos, no contamina, millora la salut integral de les persones, promou la socialització i l'autonomia, fa les ciutats més vives i segures, facilita les tasques quotidianes per al sosteniment de la vida,¹ activa l'economia local i afavoreix la justícia social.

El Pla de mobilitat a peu es concep des d'una perspectiva ecofeminista. Prioritza caminar com a mode de transport saludable i sostenible per a les persones i per al medi ambient, i posa el focus en els desplaçaments quotidians generats per les activitats reproductives o de cura.

El pla parteix de dues premisses. La primera posa en valor que Barcelona és una ciutat molt caminable: prop de 5,3 milions de desplaçaments diaris es fan a peu. La segona reconeix que falta informació sobre aquest tipus de mobilitat a la ciutat. A diferència de la mobilitat vehicular, de la qual sí que es coneixen els motius i els fluxos de desplaçaments, de la mobilitat a peu se'n sap molt poc.

El pla planteja quatre grans objectius que s'emmarquen en les diferents agendes urbanes locals i internacionals i en el Pla de mobilitat urbana 2024 de Barcelona: 1) Promoure una xarxa de vianants de qualitat, garantint que els espais siguin saludables, confortables, inclosius i actius. 2) Fomentar l'autonomia de les persones, prioritant els itineraris quotidians segurs i accessibles perquè infants, gent gran i persones amb diversitat funcional es puguin moure de forma autònoma. 3) Cuidar del medi ambient, fomentant una mobilitat sostenible que no malgasta recursos ni genera contaminació, a la vegada que augmenta la naturalització dels carrers. 4) Estimular l'economia derivada de caminar, desenvolupant un model econòmic més just que promogui el comerç divers i de proximitat, i que no generi desigualtats ni comprometi la vida de les generacions futures.



Redacció: Barcelona Regional

Direcció: Gerència de Mobilitat i Infraestructures

Estat del pla: en projecte

Caminar és cuidar, cuidar-se, cuidar de les persones i cuidar de l'entorn.

Les raons per caminar són molt variades i responen a dinàmiques d'escala territorial diversa. Es camina per necessitat però també per plaer o per fer esport, i els itineraris són escollits segons el confort, per desig o per la rapidesa. Conèixer qui, com, per què i per on es mouen les persones no és pas un repte fàcil d'assolir. Així doncs, el pla planteja una nova aproximació al fet de caminar que tingui en compte aquesta complexitat de variables i treballi en diferents escales. En aquest cas, a escala de ciutat i a escala d'àrees específiques, com són els barris de muntanya o els polígons industrials, que demanen una aproximació amb més detall.

Al llarg dels últims trenta anys, a Barcelona s'han portat a terme múltiples actuacions enfocades a millorar l'habitabilitat de l'espai públic. El present pla posa en valor tot aquest recorregut i en fa una compilació amb una visió holística i integradora. A més d'acollir les diferents aproximacions a la mobilitat a

peu que fins ara s'han dut a terme a la ciutat, fa un pas endavant i desenvolupa una innovadora metodologia de diagnosi centrada en la vida quotidiana de les persones en un àmbit territorial de proximitat-barri.

Amb les dades existents, es fa una aproximació dels possibles itineraris que les persones fan, segons el seu cicle de vida (infants i persones cuidadores, adolescents i joves, gent gran, persones adultes), en un màxim de 600 m de la seva llar, per anar als equipaments, als espais verds o de joc i als comerços. El conjunt d'aquests desplaçaments s'ha denominat *sistemes caminables*, entenent que la concentració de diferents equipaments i serveis promou la caminabilitat entre ells.

¹ Com poden ser fer la compra, portar els infants a l'escola, anar al metge o anar a la feina, entre d'altres.

→ Aproximacions del pla.

Un exemple de sistema caminable estaria integrat pels desplaçaments que fa una persona que surt de casa per recollir els infants a l'escola i que després passa pel mercat a comprar el sopar, fa una parada als jocs infantils, va a la fleca a comprar pa i torna cap a casa. La identificació dels sistemes caminables per cicle de vida pot donar informació de com i per què ens movem, i també pot ser útil a l'hora de prioritzar accions i futures intervencions.

Font: Barcelona Regional

RAONS PER CAMINAR INTEGRADES AL PLA

OCI Teatres, museus, parcs metropolitans, auditoris, cinemes etc.	TURISME Espais d'atracció turística
TASQUES QUOTIDIANES (Proximitat-Barri) Habitatge, equipaments quotidians, comerç de proximitat, espais verds urbans	TASQUES QUOTIDIANES (Ciutat - Àrea metropolitana) Estudis, oficines, tallers, fàbriques, serveis etc.



APROXIMACIÓ METODOLÒGICA INNOVADORA

Puc caminar? ACCESIBILITAT DE L'ESPAI PÚBLIC
Cap a on caminem? ESPAIS ATRACTORS
És comfortable i segur? QUALITAT DE L'ESPAI PÚBLIC
Qui camina? PERFIL DE LES PERSONES



SISTEMES CAMINABLES

Itineraris quotidians que realitzen les persones per cicle de vida a 600 m de la seva llar.

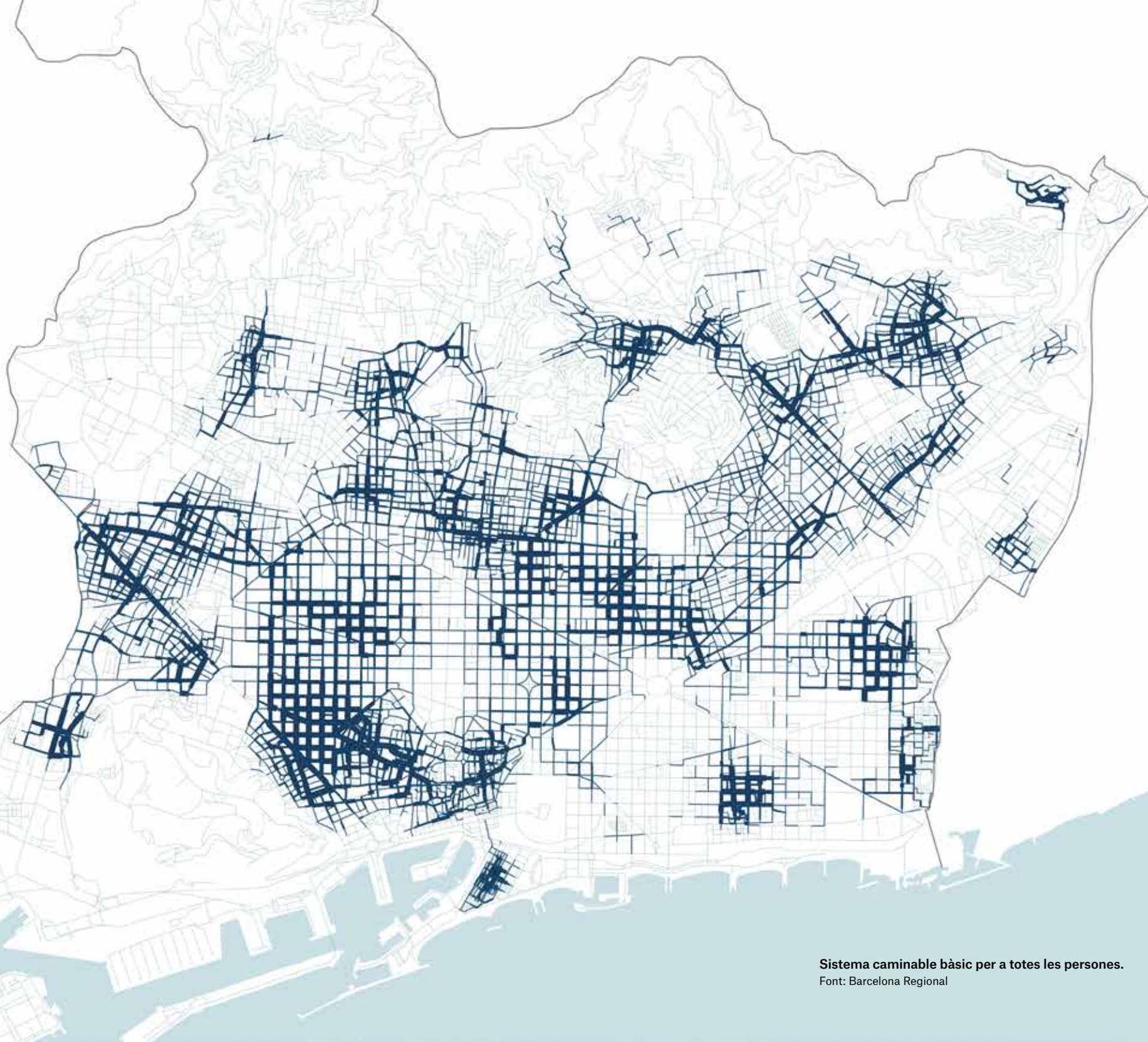
Equipaments quotidians



SISTEMA CAMINABLE BÀSIC

Itineraris a peu per a un perfil genèric de persona, que enllacen diferents espais quotidians per al sosteniment de la vida i que responen a dinàmiques de proximitat a l'habitatge (600 m en 10 min).

Freqüència d'ús quotidiana

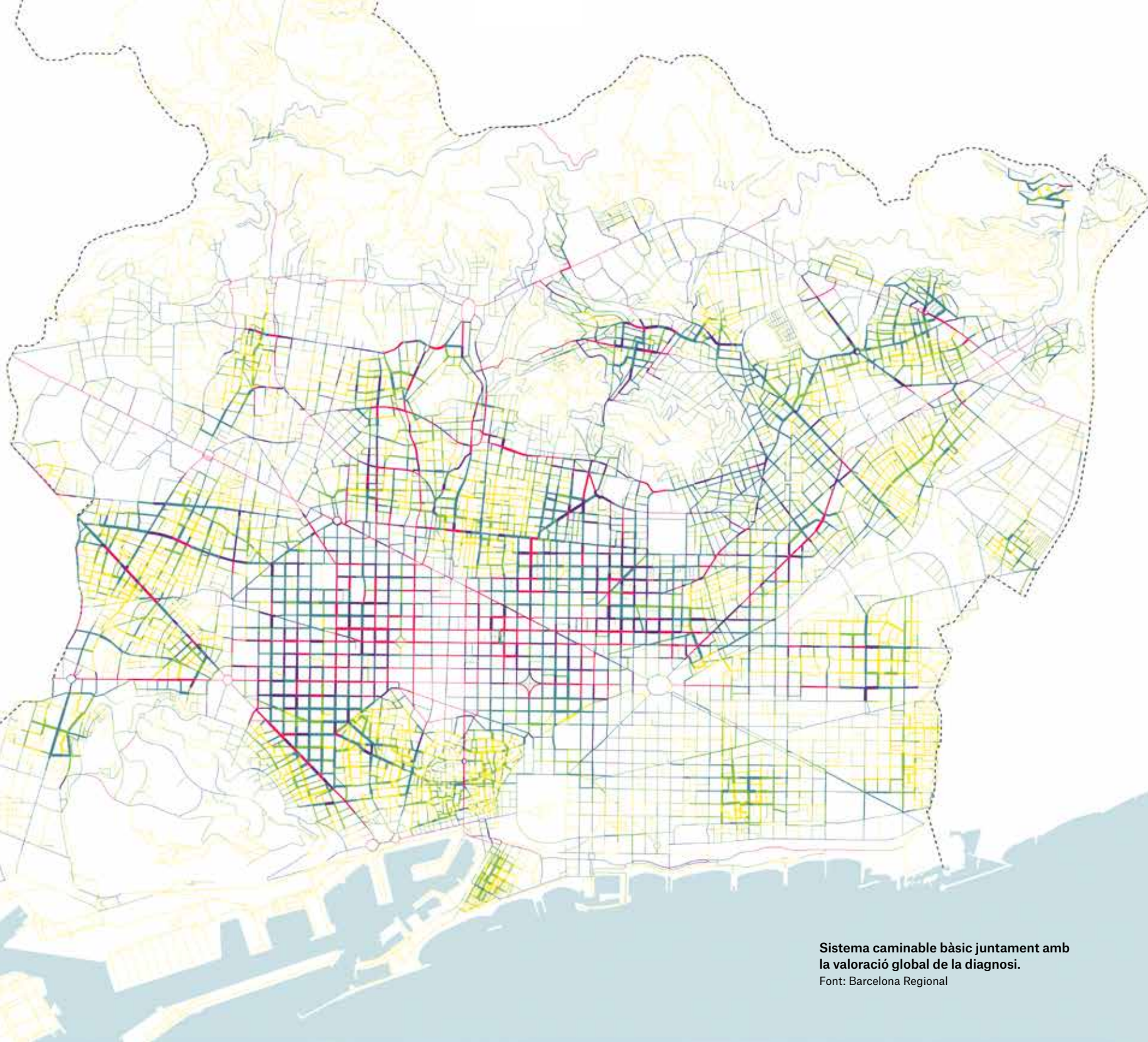


Sistema caminable bàsic per a totes les persones.
Font: Barcelona Regional

SISTEMA CAMINABLE BÀSIC JUNTAMENT AMB LA VALORACIÓ GLOBAL DE LA DIAGNOSI

Una vegada identificats els diferents sistemes caminables per cicles de vida, se'n fa una diagnosi integral on s'analitzen temes com la intensitat mitjana del trànsit, l'amplada de les voreres, els pendents, la qualitat de l'aire, el soroll, el confort tèrmic en situacions de calor o el nombre d'atropellaments amb implicació de vianants. Gràcies al treball de creuar els mapes de sistemes caminables amb els de la diagnosi, es poden identificar els carrers amb més mobilitat a peu quotidiana, que presenten una valoració global més crítica. A grans trets, destaquem grans vials com la Gran Via, l'avinguda del Paral·lel o el carrer de Sants, i carrers com ara València, Muntaner o Balmes.

Concentració de valors no desitjats



Sistema caminable bàsic juntament amb la valoració global de la diagnosi.
Font: Barcelona Regional

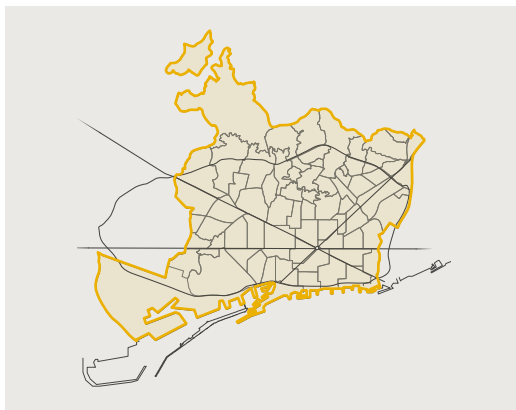
XARXA CICLABLE

Al llarg d'aquests darrers anys, l'Ajuntament de Barcelona ha fet un esforç important per incrementar la infraestructura ciclista i convertir Barcelona en una ciutat ciclable.

Amb l'objectiu d'avançar cap a un model de mobilitat més segur, saludable, sostenible, equitatiu i eficient, el Pla de mobilitat urbana (PMU) 2013-2018 plantejava un conjunt de mesures encaminades a donar més protagonisme als vianants i als ciclistes, a fomentar l'ús del transport públic col·lectiu i a reduir l'ús del vehicle privat. Una de les actuacions definides era, precisament, la d'ampliar i millorar la infraestructura ciclista.

D'aquesta manera, i en el marc de la mesura de govern de l'Estratègia de la bicicleta aprovada l'any 2015, l'Ajuntament va proposar gairebé triplicar l'actual xarxa ciclable, ampliar l'oferta d'aparcaments per a bicicletes, millorar els punts conflictius de més sinistralitat i elaborar un manual de disseny de carrils bici per unificar criteris de configuració i senyalització.

Des de llavors, el desplegament de la xarxa ciclable ha estat substancial. Grans eixos de la ciutat com el carrer d'Aragó o el passeig de la Zona Franca disposen de carril bici, i s'han creat diferents connexions amb els municipis metropolitans dels entorns. L'any 2017 s'havia aconseguit que el 82 de la població de Barcelona tingués un carril bici a menys de 300 metres de casa seva (davant el 72 % del 2015). Aquest increment de la xarxa ha anat acompanyat d'altres actuacions en matèria de participació, educació i foment de la bici; de millora del servei de bicicletes públiques, i d'impuls del sector de la bicicleta com a sector de producció tecnològica, industrial i comercial.



Autoria: Ajuntament de Barcelona i AMB

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap; Gerència de Mobilitat i Infraestructures; Gerència d'Urbanisme; BIMSA; BSAV

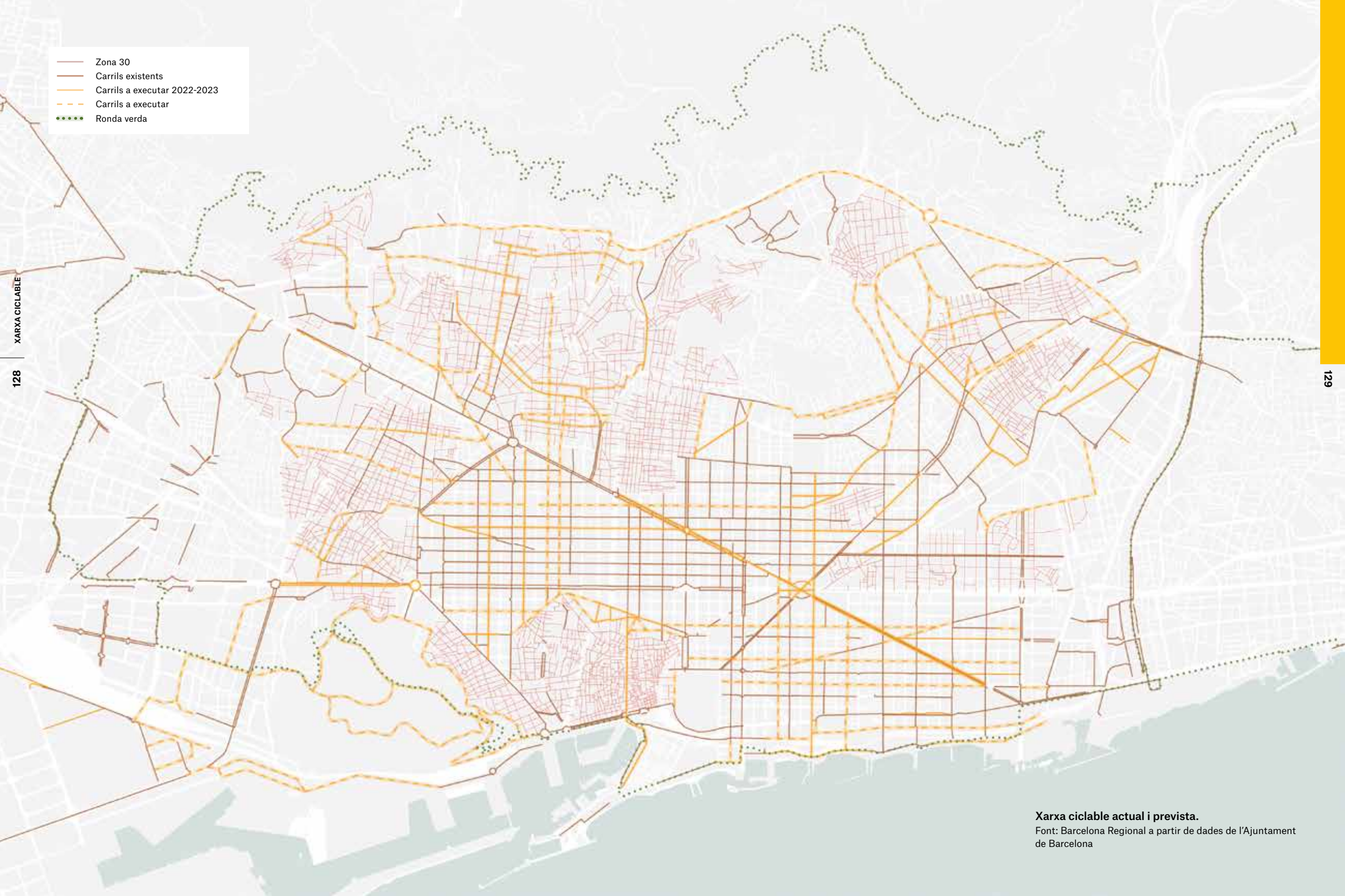
Estat del projecte: en curs

El nou Pla de mobilitat urbana 2024 continua en la línia dels plans anteriors i fa una aposta ferma per seguir amb el desplegament total de la xarxa ciclable. Des de l'inici de la pandèmia de la covid-19, s'ha produït un augment del 22,4 % en els desplaçaments de bicicletes i de vehicles de mobilitat personal. Davant l'increment de l'ús d'aquest tipus de transport, l'Ajuntament ha impulsat un nou paquet d'actuacions per al període 2022-2024, a partir del qual es crearan 32,6 nous quilòmetres de carril bici i es milloraran 11,7 quilòmetres de la xarxa actual. D'aquesta manera, el 2023 s'arribarà als 272,6 quilòmetres de xarxa ciclista a la ciutat.

→ **Nou carril bici del carrer d'Aragó.**
Font: Mariona Gil. Ajuntament de Barcelona



- Zona 30
- Carrils existents
- Carrils a executar 2022-2023
- Carrils a executar
- Ronda verda



Xarxa ciclable actual i prevista.
Font: Barcelona Regional a partir de dades de l'Ajuntament de Barcelona

TRAMVIA PER LA DIAGONAL

L'avinguda Diagonal és un dels eixos vials estructurants de la ciutat que té un rol essencial en la distribució del trànsit rodat dins del municipi i en connexió amb la resta de l'àrea metropolitana. Aquesta via emblemàtica de prop d'onze kilòmetres de longitud ofereix quatre línies de servei de tramvia que connecten amb els municipis del Llobregat (Trambaix) i del Besòs (Trambesòs). Si bé aquesta infraestructura de mobilitat més sostenible dona resposta als desplaçaments metropolitans, l'oferta d'aquest servei per atendre els desplaçaments en àrees més centrals de la ciutat és una tasca pendent en la ruta cap a un model de mobilitat més eficient.

Les diferents casuístiques que presenta l'actual morfologia de la Diagonal fan que la implantació de la xarxa tramviària es desenvolupi paral·lelament en dos àmbits. El primer àmbit correspon a la reforma de l'eix vial, que es projecta en dues fases: la primera va del carrer de Girona al carrer de Los Castillejos i la segona de l'actual parada de tramvia de la plaça de Francesc Macià al carrer de Girona. El segon àmbit de transformació correspon a la Canòpia Urbana (plaça de les Glòries Catalanes), i comprèn des del carrer de Los Castillejos fins al carrer de Badajoz.

En total es creen set parades de connexió entre el Trambaix i el Trambesòs: 1) Casanova, 2) Balmes, 3) Diagonal/Cinc d'Oros, 4) Verdguer (la qual enllaçarà amb les línies L4 i L5 de metro), 5) Sicília, 6) Monumental i 7) Glòries. Aquesta última parada es reubica davant del Museu del Disseny HUB de Barcelona i funciona com un nou intercanviador de transport que acull les línies T4, T5 i T6 del tramvia, diverses línies d'autobusos urbans i interurbans, i l'intercanvi amb la parada Glòries de la línia L1 de metro. De forma general, la transformació de l'avinguda Diagonal,



8.400 m²
ESPAI PÚBLIC

5.000 m²
ZONES VERDES

2.500 m²
CARRIL BICI

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana i Direcció de Serveis d'Estratègia Urbana; Gerència de Mobilitat i Infraestructures / Direcció de Serveis de la Mobilitat; BIMSA

ÀMBIT 1 (entre la plaça Francesc Macià i el c. de Los Castillejos)

Autoria: Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana

Projecte executiu: UTE TRAMVIA (GPO + SENER + TYPSA)

Estat del projecte: en execució la fase 1 (entre el c. de Girona i el c. de Los Castillejos)

ÀMBIT 2 (Canòpia urbana-plaça de les Glòries entre el c. de Los Castillejos i el c. de Badajoz)

Autoria: UTE Agence Ter i Ana Coello; Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana

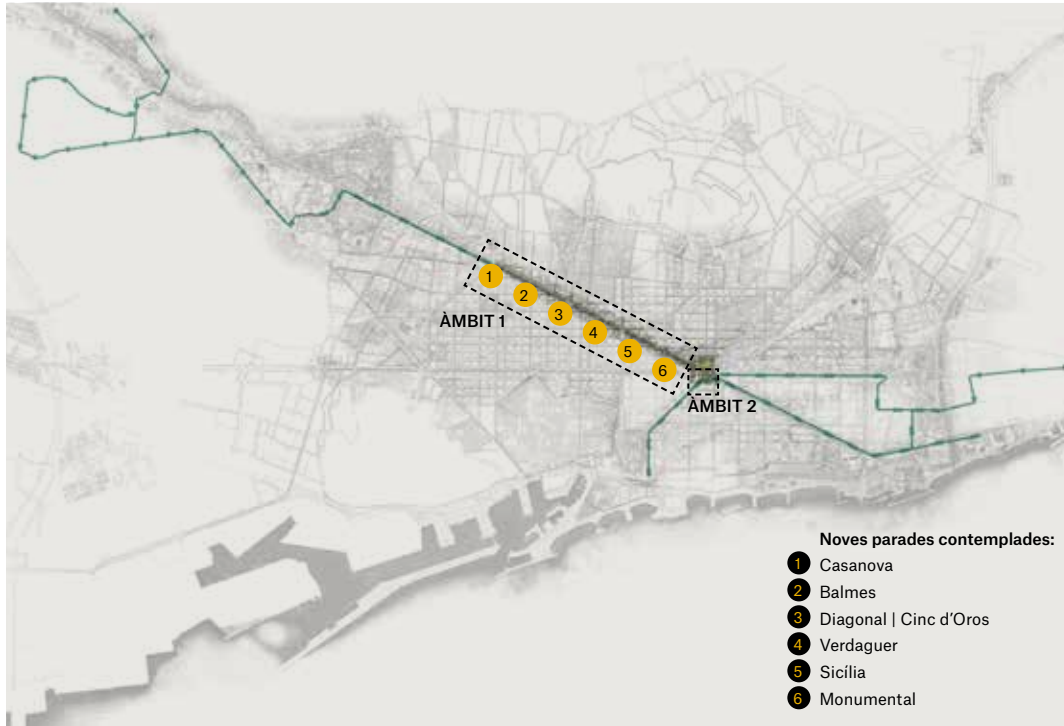
Projecte executiu: UTE TRAMVIA (GPO + SENER + TYPSA)

Estat del projecte: en execució

→ Diagonal - Passeig de Gràcia.

Font: Play Time per a l'Ajuntament de Barcelona





que inclou, entre altres actuacions, l'ampliació de voreres, la creació de placetes per facilitar els encreuaments i un eix de bici vertebrador de la xarxa ciclista, incrementa en aproximadament 8.400 m² l'espai per als vianants, en 5.000 m² les àrees verdes i en 2.500 m² l'espai per a les bicicletes.

El caràcter històric de l'avinguda es manté amb la conservació de les quatre fileres d'arbrat existent. Per tal de no afectar l'arbrat, es fa un nou model de marquesina tramviària modular.

Finalment, s'estima que la connexió del tramvia arribarà a tenir una demanda de 222.000 viatgers diaris, xifra que suposa una davallada de la congestió global de la ciutat d'un 0,4 %, amb una reducció diària del pas de 12.500 vehicles pel tram central de l'avinguda Diagonal. La reducció de vehicles també representa una disminució significativa de les seves externalitats a l'entorn d'aquesta via, com són l'emissió de partícules contaminants, el soroll i la sinistralitat.

↗ Àmbit 1. Eix vial - Av. Diagonal. Connexió Trambaix i Trambesòs.

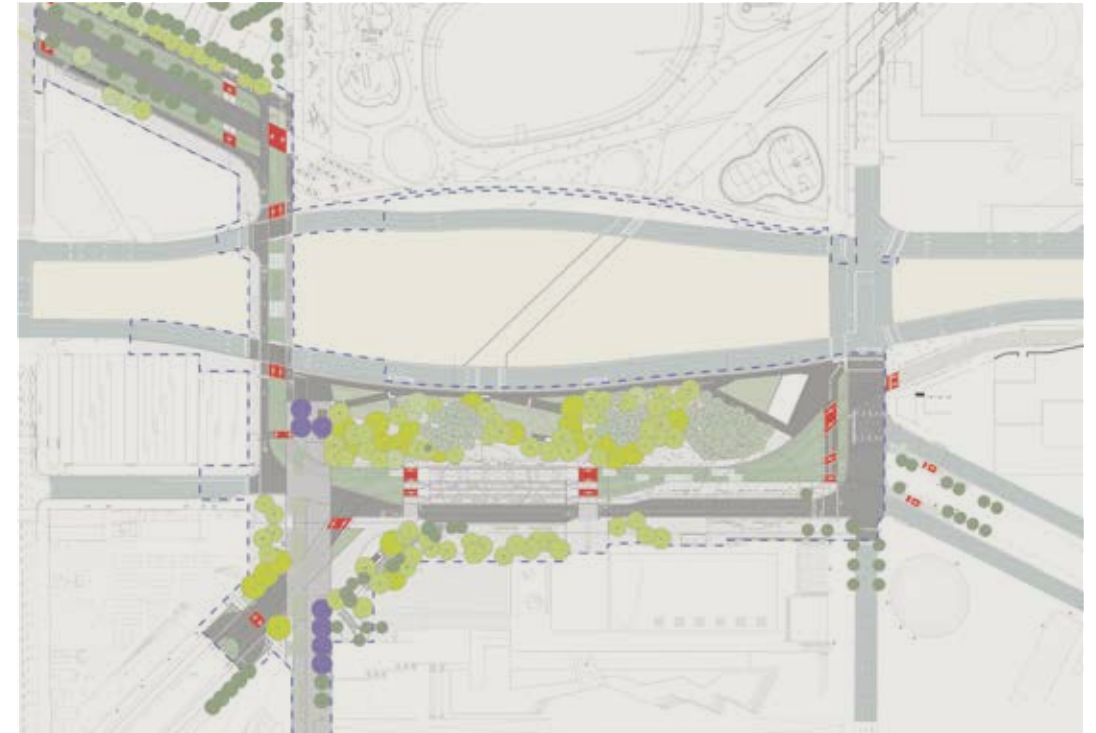
Font: Ajuntament de Barcelona

↗ Àmbit 2. Canòpia urbana. Plànol general.

Font: UTE TRAMVIA (GPO; SENER; TYPSA) per a l'Ajuntament de Barcelona

➔ Proposta a l'entorn de l'escola Ramon Llull.

Font: Play Time per a l'Ajuntament de Barcelona





ESTAT ACTUAL



PROPOSTA

↑ Àmbit davant la Casa de les Punxes.
Font: Play Time per a l'Ajuntament de Barcelona



ESTAT ACTUAL



PROPOSTA

↑ Diagonal - Muntaner.
Font: Play Time per a l'Ajuntament de Barcelona

NOVA ESTRATÈGIA DUM (DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES)

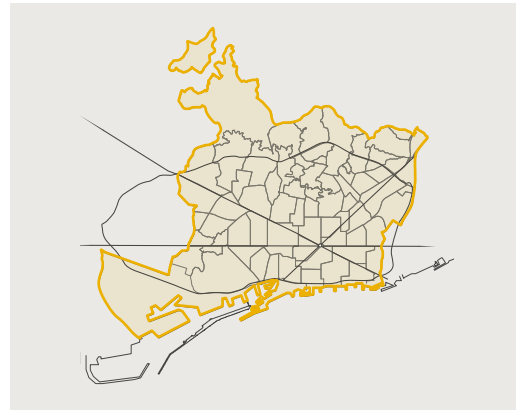
La distribució urbana de mercaderies (DUM) és l'última part de la cadena de subministrament, en la qual es reparteixen les mercaderies dins de l'àmbit urbà. Dona suport a la distribució de serveis bàsics, a l'economia urbana i al desenvolupament del metabolisme urbà i, per tant, és una activitat essencial per al sosteniment de la vida a les ciutats.

La DUM forma part de cadenes de subministrament molt complexes, amb nombrosos agents implicats, la majoria privats, i amb interrelacions de caràcter global. Representa un sector altament variat i atomitzat. A més, és un sector poc conegut i difícil de quantificar. Tot això en dificulta la gestió i la regulació.

Existeixen diferents models de DUM segons els serveis que presta als establiments comercials i a les persones: el B2B és la distribució de mercaderies als establiments comercials, el B2C és el repartiment de productes a les persones consumidores i el DUS és la distribució de serveis (reparacions, residus, etc.) tant als establiments com a les persones usuàries.

D'altra banda, cal assenyalar que si bé actualment és una activitat indispensable, afecta la qualitat de l'espai públic de la ciutat amb les seves externalitats: emissió de partícules contaminants, soroll, sinistralitat i indisciplina en l'ocupació dels carrers.

A aquesta situació s'ha d'afegir la irrupció de l'*e-commerce*, que ha modificat els models de distribució tradicional i ha sumat una nova etapa a la cadena de distribució, tot configurant la denominada *milla extra*. Entre l'any 2018 i el 2020, arran de la pandèmia, aquesta modalitat de comerç va augmentar un 44,6 % a Barcelona. Aquest increment de desplaçament de la milla extra suposa un repte per a una ciutat que té la voluntat de reduir l'ús del vehicle privat. Així doncs, es planteja la nova Estratègia de distribució urbana de mercaderies a la ciutat amb horitzó 2030 per



Redacció: Direcció de Serveis de Mobilitat i Barcelona Regional

Grup impulsor: Gerència Municipal; Gerència de Mobilitat i Infraestructures; B:SM; AMB; Barcelona Regional i altres entitats que participen de manera puntual

Estat del projecte: en curs (horitzó 2030)

tal de disposar d'un sistema de DUM competitiu, eficient, sostenible i segur. De manera transversal, aquesta estratègia també busca compatibilitzar la DUM amb les dinàmiques de la vida quotidiana del territori i fer front a la precarietat laboral actual de l'activitat.



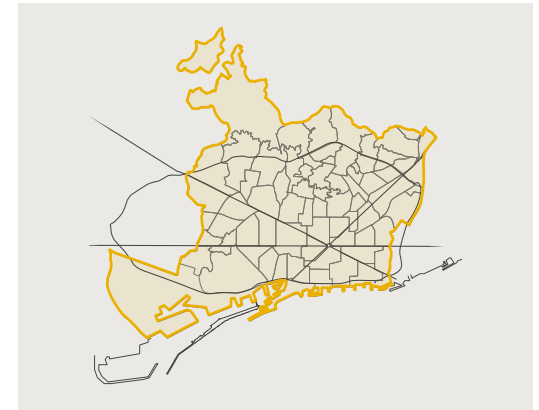
↑ Repartiment en bicicleta.
Font: Ajuntament de Barcelona

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES: BENZINERES I ELECTROLINERES

El Pla especial urbanístic per a la implantació d'instal·lacions de subministrament per a vehicles de motor a la ciutat de Barcelona és un instrument clau a l'hora d'afavorir la transició energètica cap a una mobilitat que prioritzi l'ús del vehicle elèctric. Amb la finalitat d'activar i potenciar el desenvolupament de la infraestructura necessària per al desplegament del vehicle elèctric, el pla concreta on i en quines condicions es poden ubicar els diferents tipus d'instal·lacions associades: les electrolinerres, les estacions de recàrrega o intercanvi de bateries com a activitat complementària en aparcaments de rotació d'accés públic i, finalment, els punts d'intercanvi de bateries.

En coherència amb altres plans i polítiques implementats a Barcelona en aquesta matèria, com ara el Pla de mobilitat urbana, la zona de baixes emissions i les zones de trànsit pacificat de la ciutat, el pla es marca com a objectiu la redistribució de l'activitat de forma eficient per tota la ciutat per tal d'assegurar una distribució correcta de la xarxa i evitar concentracions excessives. Avui dia, Barcelona disposa d'una gran dotació d'aparcaments de rotació distribuïts en gran part de la ciutat.

El pla facilita que aquests aparcaments puguin complementar l'activitat d'estacionament amb la de recàrrega i així optimitzar uns espais que ja estaven destinats al vehicle privat. Alhora, també estableix mecanismes per a una millor integració arquitectònica i paisatgística d'aquestes instal·lacions, i per reduir l'impacte que pugui ocasionar pel que fa a la saturació de l'espai públic i viari, les molèsties als veïns, la seguretat contra incendis, etc.



Redacció: Direcció de Serveis de Planejament amb col·laboració de Barcelona Regional

Direcció: Gerència d'Urbanisme / Direcció de Serveis de Planejament i Direcció de Serveis d'Actuació Urbanística

Estat del projecte: aprovat 2021

Aquesta regulació ha de permetre un augment significatiu del nombre de punts de subministrament elèctric a la ciutat. Als 113 emplaçaments actuals, que concentren 896 punts de recàrrega elèctrica, caldrà sumar-hi un potencial de creixement de més de 550 instal·lacions repartides entre aparcaments, benzineres que es podran transformar en electrolinerres i noves instal·lacions en zones on la regulació ho permeti.

La implantació d'electrolinerres i d'altres instal·lacions associades al vehicle elèctric es regula de manera complementària a la limitació de noves benzineres de carburant a la ciutat, que només es permeten al voltant de les rondes, de vies estructurants d'accés a la ciutat i d'àrees industrials.

GRANS NODES



Barcelona adapta les grans transformacions al context i els reptes actuals, avantposant l'agenda social i ambiental i impulsant processos de participació ciutadana per decidir col·lectivament el futur de la ciutat. Destaquen projectes com el de la Sagrera i els seus entorns, clau en la reforma ferroviària de la ciutat i la integració urbana dels districtes de llevant, que consolida una nova centralitat, amb una àmplia oferta de nou habitatge (la meitat protegit), nous equipaments, nous serveis públics i un nou centre d'activitat econòmica i comercial. O el projecte d'ampliació de l'estació de Sants, que ha de permetre consolidar l'estació com a gran node intermodal de mobilitat i millorar-ne l'encaix funcional amb els entorns. O el de la transformació de la plaça de les Glòries Catalanes, que dona resposta a una reivindicació històrica dels veïns i veïnes i que permet interconnectar els quatre barris que la limiten i millorar-ne la permeabilitat. Una actuació referent en el procés de re-naturalització de la ciutat, node clau del corredor verd més important de Barcelona, que unirà la Ciutadella i les Glòries amb la Sagrera, cap al Besòs i Collserola.

ESTACIÓ DE SANTS I ENTORNS

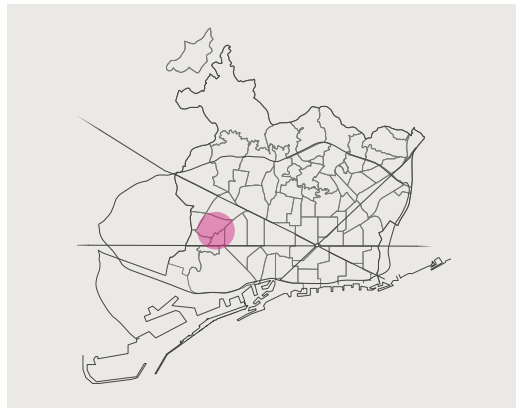
Amb més de 150.000 usuaris diaris i 45 milions de passatgers anuals, l'estació de Sants representa un dels principals nodes del sistema de transport públic metropolità. Per als pròxims anys, s'estima un increment de passatgers que pot arribar als 60 milions d'usuaris a l'any.

Ara com ara, l'estació necessita una actualització i una ampliació per tal de poder oferir els serveis necessaris com a gran node multimodal que és. L'estació de Sants ha de ser un referent de la mobilitat del futur: sostenible, integrada en el nou model urbà de la ciutat i orientada a la ciutadania. Ha d'actuar com una gran porta metropolitana que reforci la identitat del conjunt de la metròpoli i, alhora, ha de contribuir a teixir dinàmiques locals amb els barris del seu entorn, posant èmfasi en l'urbanisme de la vida quotidiana.

ANTECEDENTS

Gran part de la problemàtica detectada a l'estació i els seus entorns té l'origen en la falta de planificació i en l'espontaneïtat que van acompanyar la construcció de la infraestructura ferroviària entre l'any 1969 i el 1981. Des de llavors, l'àmbit ha estat contínuament en obres. S'hi han succeït nombroses intervencions encaminades a resoldre'n les necessitats puntuals, però sense cap reflexió urbana ni planificació integral. Per part de la ciutat, també s'hi han portat a terme actuacions en matèria de consolidació de l'espai lliure, com són les places dels Països Catalans i de Joan Peiró o el parc de l'Espanya Industrial, per tal de mitigar el nul encaix urbà de l'estació i en resposta a les diverses protestes veïnals.

El darrer planejament es va iniciar a finals del 1990 davant la necessitat de fer arribar el tren d'alta velocitat a la ciutat. El procés va culminar el 2003 amb una modificació puntual de Pla general metropolità a



Autoria:

- Estudis previs: Barcelona Regional
- Avantprojecte i projecte constructiu Fase 1:
RCR Arquitectes + SENER Ingeniería + FHECOR
Ingenieros Consultores

Entitats operadores: Gerència Municipal / Direcció de Projectes Estratègics; Adif

Estat del projecte: en curs



↑ Pla especial urbanístic 2005.

Font: Barcelona Regional

l'estació de Sants i el seu entorn i, posteriorment, amb un pla especial urbanístic el 2005. Aquesta modificació, a més de gairebé doblar la superfície destinada al vestíbul actual, establia un increment del sostre edificable sobre la llosa de coberta d'uns 78.000 m², amb un 95 % d'aquest sostre addicional destinat a ús terciari i el 5 % restant a l'ampliació de l'hotel existent. Malauradament, aquest planejament no resol·lia l'encaix urbà de l'estació amb els barris i tampoc aprofitava les possibilitats de regeneració que pot aportar una estació central.

El 2009 Adif va redactar un projecte constructiu basat en les determinacions del Pla especial vigent per tal d'ampliar el vestíbul de l'estació i incorporar nous usos a la coberta. Ara bé, les dificultats de desenvolupament del projecte constructiu van comportar la renúncia a l'execució d'aquesta proposta.

Així doncs, ara com ara tocava posar al dia el planejament vigent i revisar-ne les

determinacions de sostre construït, mobilitat, usos i altres paràmetres urbanístics, amb l'objectiu d'integrar l'actuació en un nou model urbà sostenible i orientat a la ciutadania, i fer compatibles les necessitats d'ampliació de l'estació amb la transformació de l'entorn.

PROTOCOL PER A LA TRANSFORMACIÓ DE L'ESTACIÓ DE SANTS I EL SEU ENTORN

A fi d'establir les bases d'aquesta transformació, Adif Alta Velocitat (AV) i l'Ajuntament de Barcelona van signar un protocol el gener del 2021. El protocol es concreta en la redacció de l'avantprojecte d'ampliació i millora de l'estació per a la reordenació i la transformació de l'edifici de passatgers i la plaça dels Països Catalans. Aquest projecte recull la voluntat de la ciutat pel que fa a la mobilitat i a l'estructura urbana, així com els requisits tècnics —actuals i futurs— dels operadors de transport de l'estació. En paral·lel,



Font: Barcelona Regional

l'Ajuntament abordarà la redacció dels projectes, les tramitacions i les execucions de les obres d'adequació temporal de l'entorn per permetre'n la transformació progressiva. Es preveu que la primera fase de remodelació de l'estació duri fins a mitjan 2026.

Amb la intenció de fer el seguiment dels projectes, s'ha creat una oficina tècnica que també ha liderat el procés participatiu amb la ciutadania i s'ha constituït una comissió de seguiment i coordinació integrada per ambdues parts que vetlla per la consecució dels objectius d'aquest protocol.

AVANTPROJECTE D'AMPLIACIÓ I MILLORA DE L'ESTACIÓ I ELS ENTORNS

L'avantprojecte configura l'estació de Barcelona-Sants com un punt neuràlgic de trobada, cosit d'est a oest i de nord a sud per espais verds, permeable a la trama urbana i obert a la vida social, cultural i econòmica de la ciutat. La transformació de l'estació i el seu entorn resol un deute històric amb la ciutat i els seus barris més propers i es projecta com la resposta al previsible increment del trànsit del transport de viatgers.



- ← Plaça de Joan Peiró.
 - ↙ Eix longitudinal.
 - ↓ Plaça dels Països Catalans.
- Font: RCR Arquitectes per a Adif



REFERENT DE SOSTENIBILITAT

Es projecta un entorn vegetal amb arbrat i parterres a la banda de muntanya que encerclarà la plaça dels Països Catalans —la qual recuperarà part dels seus elements originals per tornar al seu valor arquitectònic inicial— i inclourà zones verdes per passejar, jugar i gaudir de l'entorn, així com una nova zona destinada als *skaters*. El Bosc Viriat serà una massa arbrada amb nous exemplars. També es crearà una connexió amb l'eix verd del carrer de Provença i l'avinguda de Roma.

A sobre de l'estació es projecta un mantell que actuarà de coberta generadora d'ombra sobre la ciutat i captadora de llum natural per al vestíbul. A la coberta, es destinarà un espai de 14.000 m² a la instal·lació de plaques fotovoltaïques, que generaran gairebé 3,8 GWh/any d'energia renovable per a l'autoconsum.

D'aquesta manera, Barcelona-Sants contribuirà a la reducció d'emissions de CO₂ i avançarà cap a un entorn de zero residus, amb l'aprofitament de la calor residual de les

andanes i del vestíbul. Els grans patis afavoriran la ventilació i la il·luminació natural, i també hi haurà façanes obertes i de gran transparència. A més, s'utilitzaran materials de baix impacte en carboni, com el granit, la fusta i el metall. Amb totes aquestes actuacions, Barcelona-Sants aportarà un estalvi d'energia del 48 % respecte a un edifici convencional equivalent.

INTEGRADA EN L'ENTORN I ORIENTADA A LA CIUTADANIA

La nova estació serà permeable, amb accés per les quatre façanes i integrada en un nou entorn, i facilitarà la connexió de la plaça principal amb la resta del teixit urbà a través de passos per a vianants (connexió Numància-Tarragona, Dolors Batlle-Rector Triadó) i l'eix central (connexió av. de Josep Tarradellas-av. de Roma). Des d'aquí es preveuen circulacions directes que permetran múltiples possibilitats per creuar la plaça. A la vegada, es defineixen àrees d'estada i es faciliten itineraris accessibles.

L'aposta per al vianant també es materialitzarà eliminant el trànsit rodat al carrer de Viriat i la circulació a la zona nord del passeig de Sant Antoni, que se substituirà per un gran espai públic.

L'estació inclourà una nova ludoteca i comptarà amb un espai públic preparat per acollir esdeveniments culturals. Així mateix, es crearà una àmplia zona de jocs infantils i es recuperaran les fonts originals d'aigua de la plaça dels Països Catalans, que s'usaran com a joc. Els espais públics d'aquesta plaça es reforçaran amb la creació del Bosc Viriat.

L'avantprojecte crea un nou nivell de ciutat sobre la coberta actual, a la qual s'accedirà des de les quatre bandes de l'entorn de l'estació a través de passarel·les urbanes. En aquest nivell, els locals tindran caràcter urbà i estaran orientats a la ciutat amb àrees de *coworking*, vinculades a empreses tecnològiques i d'innovació, restauració de qualitat i zones lúdiques per a esdeveniments socioculturals.

MULTIMODALITAT I MOBILITAT SOSTENIBLE
Barcelona-Sants es convertirà en una referència d'estació multimodal (Rodalies i Alta Velocitat), accessible a diferents tipus de mobilitat.

Els passatgers gaudiran de més espai destinat a usos ferroviaris, que es duplicarà fins als 36.000 m². El vestíbul es projecta com una continuació de l'espai exterior, amb entrada de llum i ventilació naturals a través de grans claraboies situades a la coberta. L'estació comptarà amb quatre sales per a passatgers, dues dedicades a l'Alta Velocitat (arribades i sortides) i dues a Rodalies, que veuran ampliada la seva capacitat, així com el nivell de confort.

Es crearà un nou vestíbul de metro, un espai singular que donarà accés a l'eix transversal de l'estació, amb el qual es comunicaran Rodalies i Alta Velocitat, de manera que es reforçarà el caràcter multimodal de l'estació.

Els usuaris de l'autobús urbà tindran parades al passeig de Sant Antoni, al davant de les noves portes d'accés, en un recorregut protegit que no superarà els 50 metres.

La banda de muntanya es configurarà com una zona per a la mobilitat activa, amb espai per a bicicletes i patinets i àmplies zones per a vianants. D'aquesta manera, la relació entre l'espai per a vianants i el viari s'incrementarà fins a una proporció del 85%/15 %, respectivament. L'estació preveu un contenidor sota rasant per a bicicletes, patinets i vehicles nets, que connectarà amb el nou carril bici i recorrerà la banda de muntanya, sense afectar l'àrea verda en superfície.



← Interior alta velocitat.

Font: RCR Arquitectes per a Adif

← Interior Rodalies plaça Peiró.

Font: RCR Arquitectes per a Adif

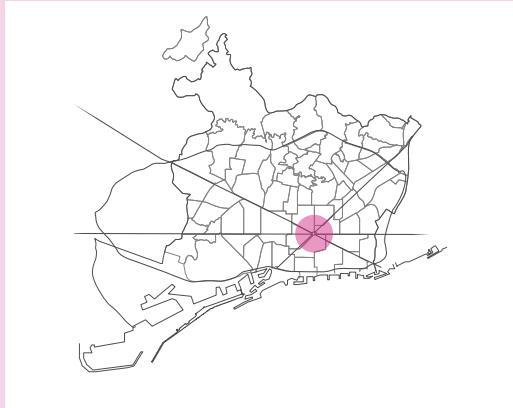
GLÒRIES

La centralitat física i geogràfica de la plaça de les Glòries no s'havia traduït fins ara en la centralitat urbana que havia previst Cerdà per a aquesta àrea de Barcelona. Situada a la intersecció de les tres principals avingudes de la ciutat, Glòries es troba avui en ple procés de transformació.

La remodelació d'aquest gran espai públic permet superar el nus viari centrat en el trànsit rodat i fer la transició cap a un espai urbà per a les persones, un nou pulmó verd i un nou epicentre d'intercanvi econòmic, social i cultural obert a tota la ciutadania. La plaça de les Glòries, ubicada estratègicament a l'articulació entre el sistema urbà de l'Eixample Cerdà i el futur corredor verd que unirà els parcs de la Trinitat, la Sagrera i la Ciutadella, reuneix en un mateix espai les funcions pròpies d'una plaça i d'un parc.

La transformació actual té com a punt de partida el Compromís per Glòries, document pactat entre l'Ajuntament i les entitats veïnals el 2007 on van quedar recollides les diverses demandes ciutadanes per donar una configuració definitiva a la plaça. Una configuració que donava resposta a la reivindicació històrica veïnal d'interconnectar i millorar la permeabilitat entre els quatre barris que l'envolten —Fort Pienc, la Llacuna del Poblenou, Clot-Camp de l'Arpa i Sagrada Família—, alhora que atorgava a la plaça el paper de gran espai de centralitat amb vocació metropolitana.

L'àmbit de transformació va més enllà del de la mateixa plaça i inclou equipaments i actuacions situats al seu entorn. No obstant això, la remodelació gira al voltant de l'actuació més ambiciosa, la urbanització del parc en l'espai alliberat del trànsit en superfície, que passa a reconduir-se per un túnel. Així, l'àmbit de les Glòries considerat pròpiament parc és l'espai comprès entre els carrers de Consell de Cent, de Los Castillejos, de Bolívia i de la Independència-Badajoz: la



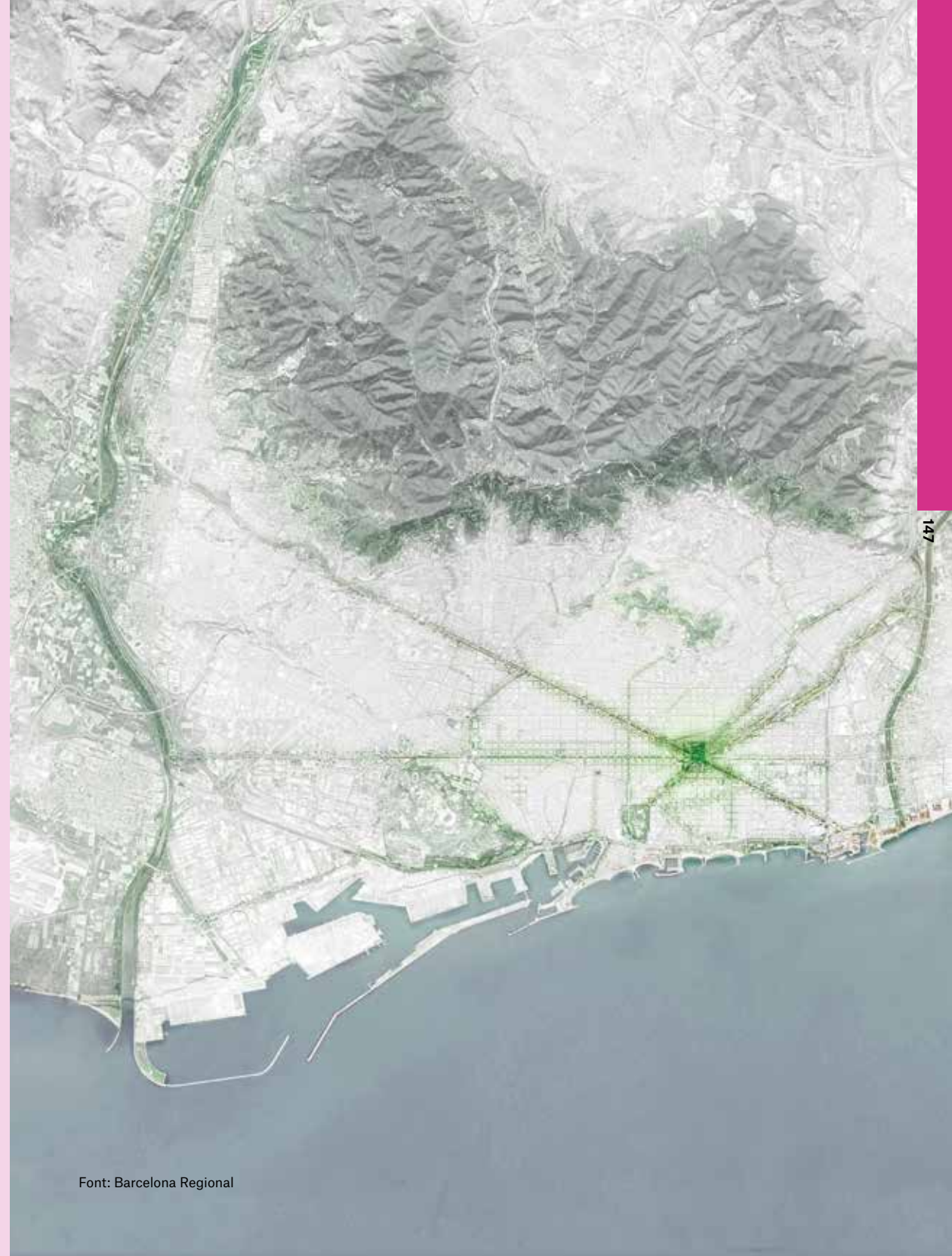
Autoria: varis

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d'Estratègia Urbana i Direcció de Serveis de Transformació i Innovació Urbana; Gerència d'Urbanisme / Direcció de Serveis de Planejament; BIMSA (obres d'espai públic, infraestructures i equipaments); IMHAB (habitatges públics); IMU (gestió del sòl)

Estat del projecte: en execució

plaça es consolida com a una superilla verda de 3 per 4 illes, on el trànsit està restringit al transport públic (bus i tramvia), bicicletes i vianants, i s'hi situen alguns dels equipaments i habitatges públics previstos al Compromís per Glòries.

El 2017 es va aprovar definitivament la Modificació del Pla general per a l'ordenació de la plaça de les Glòries per tal d'adaptar la qualificació urbanística i la classificació del sòl a les noves necessitats veïnals. Posteriorment, es van començar a desenvolupar, per fases, els diferents projectes d'infraestructures, d'urbanització de l'espai públic, d'equipaments i d'habitatges públics que configuraran aquest gran node urbà. Prèviament, però, s'havien executat importants actuacions a Glòries, com la construcció del nou mercat dels Encants i del Museu del Disseny Hub Barcelona (DHUB), que formen part d'aquest gran procés de transformació.



Font: Barcelona Regional



ALGUNES ACTUACIONS DESTACADES:

INFRAESTRUCTURES

- 1 Enderroc anella viària (executat)
- 2 Túnel entre el carrer Castillejos i el carrer Bilbao (executat)
- 3 Tramvia entre Glòries i passeig de Sant Joan (en execució)
- 4 Ampliació vestíbul Línia 1 metro (previst)

ESPAI PÚBLIC

- 5 Parc Canòpia Urbana (en diferents fases, algunes ja executades, altres en execució o en projecte)
- 6 Cobertura de la Gran Via entre Independència i Bilbao (en projecte)
- 7 Urbanització tàctica provisional dels espais lliures per l'enderroc de l'anella viària (executat)
- 8 Rec Comtal i hortes urbanes (en projecte)

EQUIPAMENTS

- 9 Enderroc Antic mercat dels Encants (executat)
- 10 Construcció nou mercat dels Encants (executat)
- 11 Construcció del Museu del Disseny Hub Barcelona (DHUB) (executat)
- 12 Escola pública de primària Encants (executat)
- 13 Escola Bressol Municipal Leonor Serrano (executat)
- 14 Centre social intergeneracional (previst)
- 15 Escola pública de primària Gaia (previst)
- 16 Previsió d'usos complementaris. Espais sota parc i sobre túnel (previst)

HABITATGES

- 17 Habitatges públics i privats Sector 2 (previst, amb planejament aprovat)
- 18 Habitatges públics (previst, pendent d'aprovació definitiva)
- 19 Habitatges públics Illa Glòries (en execució)
- 20 Habitatge dotacional c. de Tànger 40-42 (executat)
- 21 Habitatges públics c. de Bolívia 27-29 (en execució)
- 22 Habitatges públics c. de Bolívia 33-41 (executat)
- 23 APROP (executat)
- 24 Habitatge dotacional, casal i CAP c. Ciutat de Granada 145-149 (executat)

Font: TAVISA per a l'Ajuntament de Barcelona

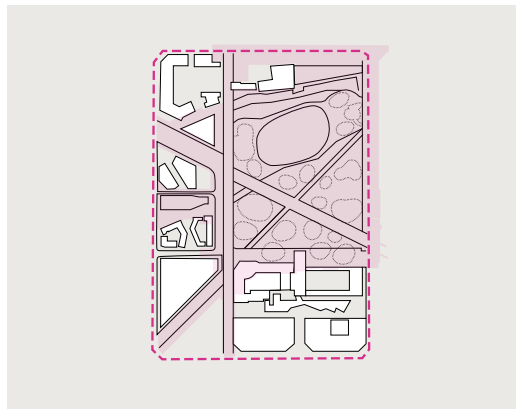
EL PARC DE LES GLÒRIES

El febrer del 2013 l'Ajuntament de Barcelona va impulsar un concurs internacional per a la selecció de l'equip d'arquitectes per al projecte urbà de l'espai lliure de la plaça de les Glòries Catalanes. El concurs, previst en el Compromís per Glòries signat, buscava garantir la nova centralitat de la plaça, ordenar-ne la mobilitat tot fomentant el transport sostenible, maximitzar-ne l'espai verd i reordenar-ne els equipaments previstos. El projecte guanyador, Canòpia Urbana, considera el nou parc un espai unitari i amb caràcter propi, que es construeix a partir de tres estrats:

- El subsol, ocupat en gran part per les infraestructures, al qual s'afegeix un gruix fèrtil variable que permet la multiplicació dels biòtops.
- Un sòl continu i polivalent que afavoreix la continuïtat entre els barris.
- Una canòpia vegetal, que acompanya els diferents eixos verds i cívics de l'est de la ciutat, generant la densitat vegetal, i constituint la continuïtat ecològica entre Sagrera i Ciutadella. Aquest cobert vegetal s'inscriu en el nivell de referència dels terrats de la ciutat, i relaciona el nivell de la ciutat amb l'horitzó i les fites metropolitananes (mar i muntanya, Tibidabo, Sagrada Família, etc.)

Aquests tres estrats s'articulen mitjançant un sistema de nodes de desenvolupament vertical, que operen com a intensificadors a diferents nivells i que posen tots els estrats en relació. Els nodes constitueixen el sistema de referència del nou espai i són de composició eminentment vegetal. N'hi ha de dues classes:

- Els nodes de biodiversitat són refugis de natura a la ciutat i, per tant, són inaccessibles al públic. Aquests nodes actuen com a llocs d'acollida i dispersors de les espècies,



FASE A Àmbit Clariana

Autoria: UTE Agence Ter i Ana Coello de Llobet

Estat del projecte: executat (2018-19)

FASE B Àmbit Tramvia

Autoria: UTE Agence Ter i Ana Coello de Llobet

Projecte executiu: UTE TRAMVIA (GPO + SENER + TYPSA)

Estat del projecte: en execució

FASE C Àmbit Túnels

Autoria: UTE Audingintraesa consultoria e ingenieria + Agence Ter i Ana Coello de Llobet

Estat del projecte: en licitació

i tenen com a objectiu principal potenciar la biodiversitat vegetal i animal i actuar com a "stepping stones" o "pedres saltadores" que afavoreixen la connectivitat ecològica dels corredors verds urbans. La seva vegetació és principalment autòctona i es basa en una selecció floral similar a la dels hàbitats de la regió metropolitana de Barcelona.

- Els nodes d'activitat acullen un ampli ventall d'activitats del parc, com els jocs infantils, els espectacles o l'esport, entre d'altres. La vegetació en aquests nodes és eminentment exòtica, i hi destaquen l'exuberància i el potencial expressiu de les espècies.

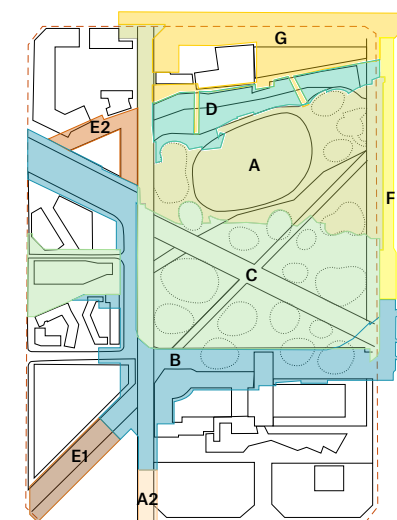


Els nodes contribueixen a una gestió hídrica eficient amb la recollida i infiltració en el terreny de l'aigua d'escorrentia dels paviments que els envolten. La densitat vegetal dels nodes i el nou sòl fèrtil contribueixen a la regulació climàtica, aportant frescor i confort a l'estiu. El projecte dona continuïtat a la Diagonal en el tram de Glòries, fet que suposarà l'acabament de l'eix plantejat per Cerdà i que finalment lligarà el litoral amb el centre de la ciutat. La traça de la Meridiana també es conserva, tot i que de manera més difusa: el seu recorregut es diversifica o es ramifica redibuixant els diferents eixos cívics i històrics. La Gran Via passa soterrada i conté el trànsit rodat interurbà, i el seu traçat no apareix en superfície.

FASES DEL PROJECTE

El parc de la Canòpia Urbana té un projecte executiu general (2017) que abraça tot l'àmbit. No obstant això, la complexitat de l'espai i dels múltiples projectes de tota mena que es preveuen en aquesta ubicació (equipaments, infraestructures, habitatge i espai verd) ha fet que la seva execució se subdivideixi en fases. Aquestes fases encaixen, de forma coordinada, les obres necessàries a mesura que es van executant les diferents actuacions prèvies en el transcurs del temps.

↑ Nodes de biodiversitat.
Font: Ajuntament de Barcelona



Fases de projecte

- A: Àmbit clariana (executada + urbanització provisional)
- A2: Àmbit carrer d'Àlaba (executada)
- B: Àmbit Tramvia - urbanització i traçat tramvia fase 1 (en execució)
- C: Àmbit túnels (en licitació)
- D: Àmbit Rec Comtal (pendent)
- E1: Àmbit av. Meridiana (pendent)
- E2: Àmbit urbanització "ILLA C" (pendent)
- F: Àmbit c. de la Independència / de Badajoz (pendent)
- G: Àmbit balcó urbà (pendent)

↑ Font: Ajuntament de Barcelona



FASE A: ÀMBIT CLARIANA

L'àmbit Clariana és la primera fase executada del parc de la plaça de les Glòries i té una superfície de 4,5 hectàrees. Antigament, en aquesta zona hi havia el mercat dels Encants Vells. Aquest àmbit, proper als densos barris de Sagrada Família i el Clot, és la part més vegetal de l'híbrid parc-plaça de les Glòries, destinada a l'ús quotidià i recreatiu dels veïns i visitants i, per tant, més assimilable a l'imaginari de "parc".

Aquí s'ubica la Gran Clariana: un buit a la canòpia d'aproximadament una hectàrea de superfície que permet el pas de la llum i el sol i allibera una superfície dins del parc per a un ús flexible i polivalent. La Gran Clariana està plantada amb una superfície contínua de gespa destinada a usos recreatius d'intensitat baixa i mitjana. Aquest espai està envoltat d'un fossat que controla l'accés franc i el canalitza per punts determinats amb la intenció de garantir un correcte manteniment de la gespa, i de camins de vianants amb mobiliari urbà que

conviden a instal·lar-se i gaudir de les vistes de l'espai obert. Els itineraris principals que recorren l'àmbit Clariana i la resta del parc són:

- La rambla dels Encants: un nou passeig per a vianants i bicicletes en la prolongació del carrer Cartagena, que connectarà els espais al sud de la plaça —intercanviador, 22@, mercat dels Encants— amb els barris de l'Eixample al nord. La rambla està plantada amb una doble alineació de xicrandes i disposa de parterres tipus SUDS (sistemes urbans de drenatge sostenible) i guinguetes amb servei de bar i de lavabos públics.
- Les trajectòries de Meridiana i carretera de Ribes: amplis camins per a vianants que donen continuïtat a aquestes traces dins del parc.

En aquest àmbit es troben també:

- El node lúdic: una àrea de jocs multiedat de 1.200 m² de superfície on la topografia esdevé l'element de joc principal.

↑ La Gran Clariana.
Font: Ajuntament de Barcelona

→ Node lúdic.
Font: Ajuntament de Barcelona

Es tracta d'un sòl continu i ondulant de cautxú, amb altures que oscil·len entre 1 i 5 metres, amb rampes, cordes i elements per pujar i grimpar, i plataformes lliscants per baixar. L'oferta de jocs es completa amb jocs giratoris, tubs per amagar-se i una topografia molt suau per als més petits. L'àrea de joc està envoltada d'un gran banc corb de formigó, amb arbres a l'interior de l'espai i en el seu perímetre.

- La casa dels jardineros i el dipòsit d'aigua freàtica: un node envoltat d'una tanca semitransparent de bambú que delimita els espais interiors i exteriors de manteniment del parc. El node s'organitza en tres bandes funcionals: el pati destinat al moll de càrrega, els residus vegetals i els vehicles, l'edifici dels jardineros i el pati d'aquest edifici. Sota el conjunt hi ha un dipòsit soterrat d'aigua freàtica que alimenta la xarxa de reg del parc.
- L'espai joventut: una gran superfície pavimentada de formigó destinada al joc esportiu (bàsquet, ping-pong, futtoc),

que també pot ser emprada com a pista de ball o de patinatge. Aquesta àrea està envoltada d'un parament vertical de malla d'acer que serveix com a para-pilotes i com a suport per a plantes enfiladisses.

- El node de gossos.
- Tres nodes de biodiversitat.

FASE B: ÀMBIT TRAMVIA

L'àmbit Tramvia té una superfície de 2,8 hectàrees i es troba al sud de la plaça i al nord del Museu de Disseny Hub Barcelona (DHUB). Aquest espai inclou l'intercanviador de transport amb les andanes i parades d'autobusos urbans, interurbans i tramvies. L'intercanviador es cobrirà en el futur amb tres grans pèrgoles fotovoltaïques que generaran l'energia necessària per al consum del parc. L'àmbit comprèn també el traçat vertical del tramvia, en el lateral del carrer Cartagena-rambla dels Encants, i el tram de la Diagonal situat entre el carrer de Los Castillejos i la rambla dels Encants.



FASE C: ÀMBIT TÚNELS

L'àmbit Túnel té una superfície de 4,3 hectàrees i comprèn l'espai entre l'àmbit Clariana i la vora nord de l'intercanviador de tramvia i autobusos de la plaça. Es tracta d'un espai central del parc, on es creuen la Diagonal, la Meridiana i la Gran Via, que en el parc es transformen en eixos per a vianants i bicicletes. Al sud de la Gran Via, la plaça adquireix un caràcter més mineral, amb un sòl de peces de formigó i sauló que permeten els fluxos en totes direccions i connecten el parc amb l'intercanviador, el 22@ i els grans equipaments metropolitans. La canòpia, pràcticament contínua, cobreix i ombrreja l'espai. En aquest àmbit es troben els espais següents:

- L'àgora Berta Càceres: un jardí frondós de bambús gegants per a ús quotidià i per a la celebració d'espectacles puntuals. El node es compon d'una corona de bambús que envolten un espai flexible de sauló, delimitat amb parterres vegetals que generen racons més tranquils.

- El jardí d'immersió: un jardí de cactus que configura la sortida del metro a la plaça. El jardí es compon de diverses terrasses delimitades amb murs de gabions i plantades amb cactàcies, que cobreixen el desnivell de 5 metres entre la sortida del metro a l'exterior i la superfície de la plaça. Tres escales permeten pujar fins a la plaça i des d'un *belvedere* situat a la vora del jardí es poden contemplar les plantacions.
- El node dinàmic: una àrea de joc totalment accessible on dos anells elevats que fan la impressió de flotar generen múltiples oportunitats de joc, com ara enfilar-se, lliscar, balancejar-se, mirar des de dalt, amagar-se i trobar-se. L'anell més elevat és planer, mentre que l'altre és una rampa accessible que permet pujar-hi des de la superfície del parc. Els dos anells estan connectats, de manera que generen un recorregut continu. Alguns dels elements que se superposen a l'estructura són tobogans, hamaques, cordes, jocs sensorials o xarxes verticals i horitzontals.



↑ Espai joventut.
Font: Ajuntament de Barcelona



- L'umbracle: una pèrgola permeable de lames, d'aproximadament 600 m² de superfície, que cobreix un espai flexible al centre del parc. L'umbracle té com a objectiu generar un espai d'ombra mentre creixen els arbres de la canòpia i un espai de trobada, activitat o descans al centre del parc.
- El node fresc: un espai pavimentat de 10 metres de diàmetre sobre el qual es disposaran jocs d'aigua en els mesos d'estiu. Aquest espai, envoltat d'un banc corb de formigó, pot ser emprat com a espai de trobada en els mesos d'hivern, quan es retirin els jocs.
- El mirador de la Gran Via: unes grades suaus, cobertes d'arbres, on instal·lar-se i des de les quals es pot contemplar la vista llunyana de l'eix urbà de la Gran Via.
- Un node de gossos.
- Cinc nodes de biodiversitat.

FASE D: ÀMBIT BALCÓ URBÀ I REC COMTAL

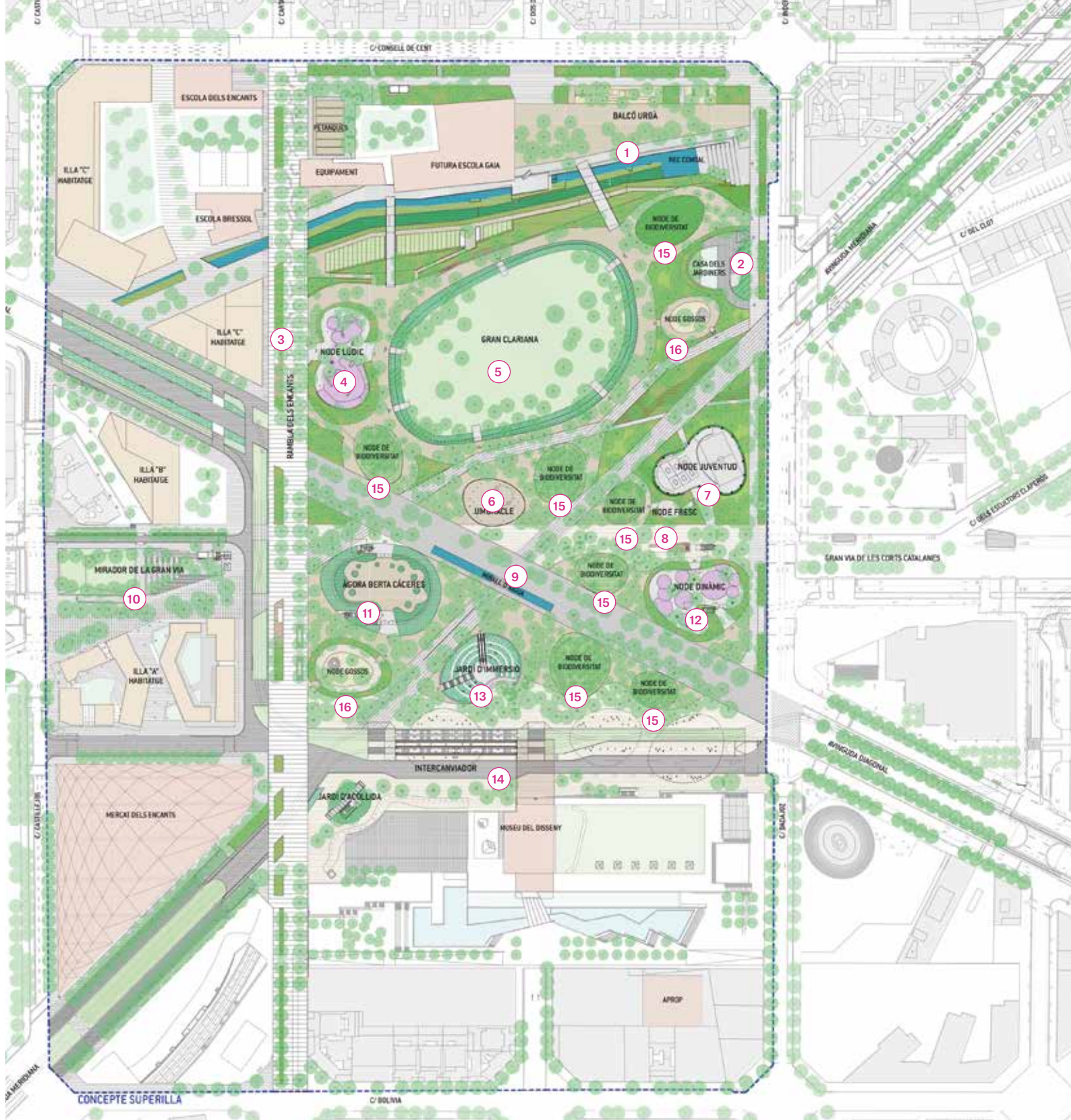
Aquesta serà la darrera fase del parc a executar, amb una superfície de 2,5 hectàrees. Aquesta serà la darrera fase del parc a executar, amb una superfície de 2,5 hectàrees. En relació directa amb els barris de Sagrada

Família, el Clot i Fort Pienc, el Balcó Urbà és una superfície ombrrejada de sauló que ofereix vistes sobre el parc i acull múltiples activitats relacionades amb els barris de l'entorn. Es conserven dos edificis patrimonials integrats en el Balcó: la Fàbrica dels Paraigües i la Fàbrica del Sucre, que es transformen en equipaments urbans.

La traça del Rec Comtal, avui soterrada, defineix la vora sud del Balcó. El projecte proposa recuperar el Rec Comtal a Glòries per transformar-lo en un jardí d'aigua, que esdevé un gran element estructurador del parc. Consisteix en una làmina d'aigua lineal de poca profunditat amb vegetació aquàtica, situada sobre la traça del Rec, que es depura de manera natural mitjançant l'estructura adjunta del jardí filtrant. Dos ponts creuen el Rec Comtal per connectar el Balcó Urbà amb la resta del parc.

La vora sud del Rec es resol amb un talús plantat amb vivaces i gramínies i amb una zona d'horts urbans associatius per als ciutadans. Aquests horts pretenen recuperar la memòria agrícola de la vora del Rec Comtal.

↑ Activitats lúdiques al parc.
Font: Ajuntament de Barcelona



Alguns dels espais que el parc incorpora, són:

- 1 El Bancó Urbà, el Rec Comtal i horts urbans.
- 2 La casa dels jardiniers.
- 3 La Rambla dels Encants: un nou passeig arbrat per a vianants i bicicletes que connecta, en el sentit mar-muntanya, la nova i l'antiga ubicació del mercat dels Encants.
- 4 El node lúdic: una àrea de jocs multiedat.
- 5 La Gran Clariana: una gran superfície de gespa (1 ha) per a ús i esbarjo dels ciutadans.
- 6 L'umbracle: una àrea polivalent per fer activitats i actes a l'ombra.
- 7 L'espai joventut: un espai esportiu envoltat de plantes enfiladisses.
- 8 El node fresc: un àmbit amb una instal·lació aquàtica per a infants durant els mesos d'estiu i zona d'estada la resta de l'any.
- 9 El Mirall d'Aigua: l'avinguda Diagonal transformada en un passeig de vianants fresc que inclou una làmina d'aigua.
- 10 El mirador de la Gran Via: un mirador, grades i un espai verd.
- 11 L'àgora Berta Cáceres: una àgora sensorial en memòria a l'activista Berta Cáceres, envoltat de bambús gegants per a esdeveniments culturals.
- 12 El node dinàmic: àrea de jocs singulars i accessibles.
- 13 El jardí d'immersió: jardí que dona accés a l'estació de metro, amb espècies de baix requeriment hídric.
- 14 Intercanviador de transport: estacions de metro, tramvia i parades de busos.
- 15 Nodes de biodiversitat.
- 16 Àrees d'esbarjo per a gossos.

Font: UTE Agence Ter i Ana Coello de Llobet per a l'Ajuntament de Barcelona



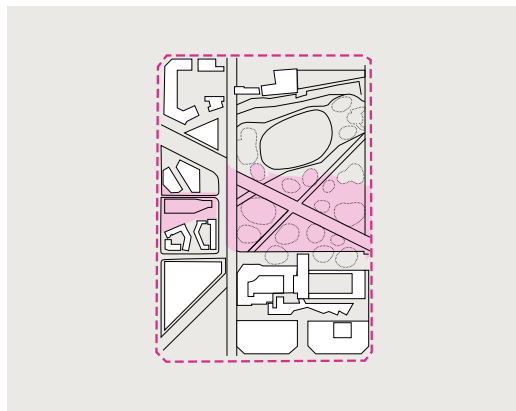
ELS TÚNELS DE LA PLAÇA DE LES GLÒRIES

Glòries ha estat sempre un encreuament d'avingudes. Mentre l'Eixample es desenvolupava al llarg dels anys, l'espai de Glòries es va anar omplint de multitud d'infraestructures viàries i ferroviàries: els trens del Maresme i de Puigcerdà, l'enllaç ferroviari entre l'estació de França i la de Sants, la línia 1 del metro, els passos viaris elevats o l'autopista del Maresme inaugurada el 1969 que arrencava en aquest punt.

El Pla general metropolità del 1976 va consolidar Glòries com a gran buit urbà i nus d'infraestructures. Les successives actuacions n'accentuaren aquesta condició. Fins i tot l'anella elevada construïda durant la transformació olímpica del 1992, tot i tenir vocació de formalitzar el conjunt com un espai públic i neuràlgic de la ciutat, prioritzava la seva condició d'infraestructura.

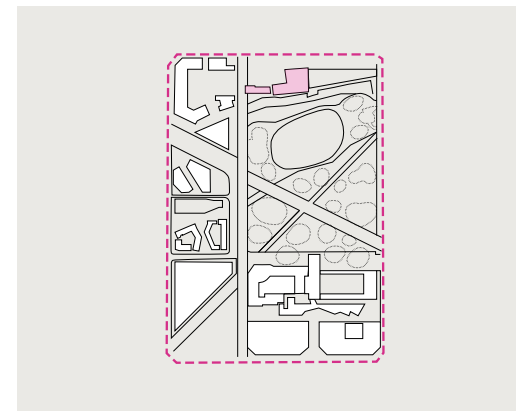
El Compromís per Glòries proposava, entre altres coses, resoldre la mobilitat bàsica en l'àmbit de Glòries amb túnels, tot diversificant-ne els recorreguts, definint la sortida de vehicles de la ciutat en l'eix de la Gran Via i derivant el trànsit d'entrada cap a la Diagonal. El planejament urbanístic que desenvolupava el pacte proposava que els túnels es resolguessin per sobre de les infraestructures soterrades existents a la plaça. Aquesta solució donava com a resultat una futura plaça amb una topografia complexa.

Durant l'evolució del projecte s'han assumit dues decisions molt significatives: la primera és que els túnels es construeixin per sota de les infraestructures existents a la plaça, una actuació molt més complicada tècnicament, però que permet que el futur espai públic s'alliberi de la condició que suposava la proposta inicial. La segona és que la Diagonal ha de perdre la seva funció de col·lector dels fluxos d'entrada a la ciutat i que tots els moviments de vehicles, d'entrada i sortida, s'han de produir sobre l'eix de la Gran Via.



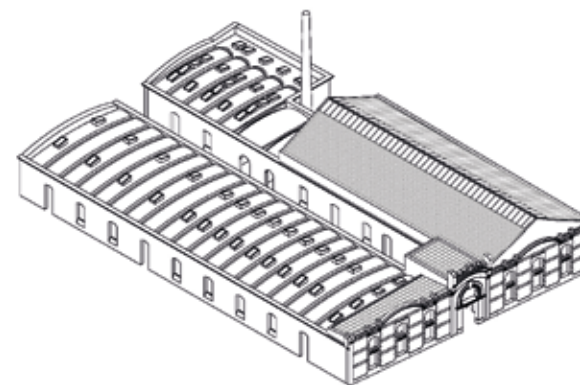
Autoria: UTE Esteyco i Transfer Enginyeria
Estat del projecte: executat

Els túnels tenen dos trams molt diferenciats des del punt de vista de la dificultat de l'obra executada. El tram sota la plaça, amb la necessitat de construir-lo per sota les infraestructures, ha representat una obra d'enginyeria complexa. S'ha projectat amb una solució tècnicament imaginativa per garantir l'estabilitat i la seguretat funcional de les infraestructures ferroviàries, molt sensibles als moviments del terreny. També ha estat molt complex executar el projecte garantint, durant totes les obres, la funcionalitat de la circulació per permetre el pas dels més de 40.000 vehicles per sentit que cada dia circulen per aquest tram de la Gran Via.



Fàbrica dels Paraigües
Ubicació: c. del Dos de Maig, 189-195
Estat del projecte: previst

Fàbrica del Sucre
Ubicació: c. de Cartagena, 164
Estat del projecte: previst



➤ Axonomètriques de la fàbrica dels Paraigües i del Sucre.

Font: Ajuntament de Barcelona

← Túnel de Glòries.

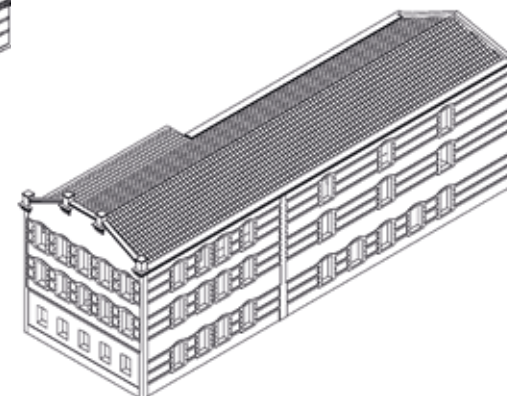
Font: Ajuntament de Barcelona

PATRIMONI INDUSTRIAL

A finals del segle XIX, van començar a proliferar a la zona del Clot grans edificis industrials, dels quals avui principalment es conserven els ubicats a l'entorn de la plaça de les Glòries. Són testimonis d'aquella època els antics tallers del ferrocarril MZA, ara convertits en el parc del Clot, o la fàbrica de farines Sant Jaume, readaptada com a Centre Cívic La Farinera. En aquest context s'emmarquen les fàbriques dels Paraigües i del Sucre. N'està prevista la rehabilitació perquè acullin una escola pública i un centre social intergeneracional, respectivament.

El Pla de millora urbana (PMU) del sector 2, aprovat definitivament l'any 2021, regula les previsions fetes per a aquests edificis patrimonials a l'MPGM de Glòries (2017) i en defineix el sostre i la destinació.

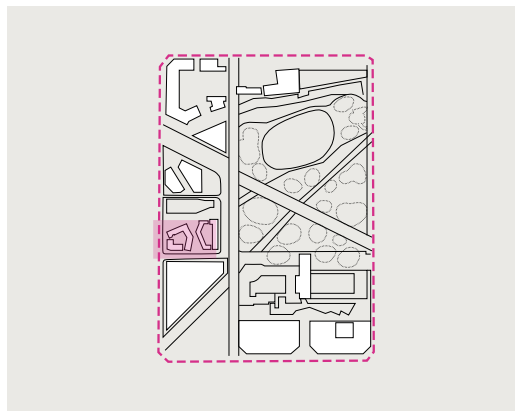
En el cas de la Fàbrica dels Paraigües, el PMU defineix la conservació de l'estructura edificada i la integració en el nou projecte dels elements constructius i estructurals que puguin ser d'interès, seguint les indicacions del Departament de Patrimoni Històric i Artístic. El sostre continuarà sent l'existent i es preveu destinar l'equipament a centre d'educació infantil i primària. Pel que fa a la Fàbrica del Sucre, se'n manté l'edificació, el sostre màxim correspon a l'existent i s'assigna l'ús cultural, administratiu i docent a l'edifici.



ILLA GLÒRIES. LA COMUNITAT HABITACIONAL

L'any 2016 es va convocar un concurs internacional organitzat per l'Institut Municipal de l'Habitatge i Rehabilitació de Barcelona (IMHAB) per a la redacció del Pla de millora urbana que regula l'Illa Glòries. La proposta guanyadora, anomenada La Comunitat Habitacional, defineix la volumetria general i la divisió i relació de les quatre unitats del projecte, així com el desenvolupament del projecte arquitectònic d'un dels quatre blocs, el bloc A. Del total de 238 habitatges protegits a l'Illa Glòries, 51 corresponen al bloc A.

En el concurs es van atorgar quatre premis més i durant diversos anys es va portar a terme un intens treball col·laboratiu entre els equips guanyadors per a la definició de la proposta final. El projecte de La Comunitat Habitacional, complex i únic, pot convertir-se en modèlic pel seu desenvolupament en diferents aspectes: la construcció d'una promoció dissenyada a quatre mans, la incorporació de la perspectiva de gènere, l'aplicació de solucions sostenibles de referència i el trencament amb els estereotips d'habitatge convencionals.

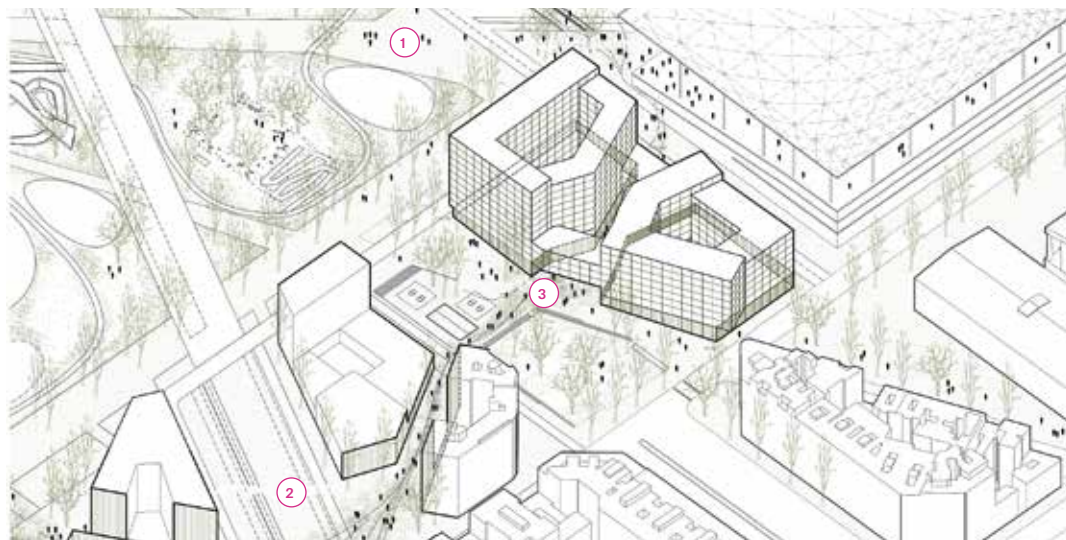


Autoria:

Bloc A: Cierito Estudio i Franc Llonch
Bloc B: Haz Arquitectes, Bayona Valero Arquitectes
Associats, Cantallops Vicente Arquitectes i
Ensenyat Tarrida Arquitectes
Bloc C: Pau Vidal i Estudio Vivas Arquitectos
Bloc D: SV60 Arquitectos

Operadora: IMHAB

Estat del projecte: en construcció



1 Plaça dels Encants 2 Av. Diagonal 3 Passatge urbà



URBANISME DE PROXIMITAT

El conjunt d'habitatges es concep com una illa de transició urbana. S'ha projectat com una peça que dona continuïtat a la trama consolidada de l'Eixample i alhora genera una nova façana a la plaça de les Glòries.

D'una banda, amb relació a l'Eixample, l'edifici s'articula al voltant de dos grans patis interiors i manté les alineacions que es deriven d'aquest traçat urbà consolidat. D'altra banda, en resposta al nou desenvolupament urbà al voltant del parc de la plaça de les Glòries, marcat per fites com el mercat dels Encants, la Torre AGBAR o el Museu del Disseny, l'edifici creix en secció a mesura que s'acosta al parc i ofereix diferents graus de permeabilitat en el seu contacte amb el carrer.

↑ Vista de l'Illa Glòries des de la Gran Via.

Font: Cierito Estudio per a l'IMHAB. Render de VIMworks

← Axonomètrica de l'Illa Glòries.

Font: Cierito Estudio per a l'IMHAB

Basada en aquesta idea de transició, la proposta estableix una jerarquia de circulacions. A escala urbana, s'obre un pas de vianants que creua l'illa i allarga un incipient recorregut des de la Diagonal fins al mercat dels Encants. En un segon ordre, s'obren diversos passos que donen accés als dos grans patis comunitaris, d'ús exclusiu per als veïns, que ofereixen visuals que desdibuixen la separació entre l'espai públic i el col·lectiu. A més, la seva disposició equilibrada produeix una divisió natural de la planta baixa, que permet una activitat comercial de petita i mitjana escala.

D'altra banda, el frec entre les diferents promocions d'habitatges que comparteixen patis, accessos, passarel·les i cobertes configura una comunitat rica i cohesionada en la seva diversitat. Finalment, tota aquesta amalgama de relacions urbanes, domèstiques i col·lectives es transmet en la façana de l'edifici, que busca divulgar la seva condició de contenidor de biodiversitat urbana.

TROBADA ENTRE ESPAI COL·LECTIU I ESPAI DOMÈSTIC

Igual que en l'estratègia urbana, l'edifici es desenvolupa també sobre la premissa d'aconseguir una transició d'espais, des d'aquells que contenen la vida pública de la ciutat fins als quals resguarden la vida més íntima de la llar. A través dels dos grans patis d'illa, es promou la relació entre les diferents promocions, compartint espais per a l'oci i la cura equipats amb bancs, jocs infantils, estacionament de bicicletes i una gran diversitat de vegetació. D'aquesta manera, els patis aglutinen gran part de la vida de l'edifici i faciliten la trobada de les persones, alhora que resolen la necessitat de crear espais segurs i donen suport a la construcció de la comunitat veïnal. La relació veïnal també es fomenta a través de generoses passarel·les que connecten tots els habitatges de les quatre promocions i culminen el seu recorregut en les cobertes del conjunt.

Segons la seva orientació i posició, les cobertes es destinen a captació solar i espai tècnic, o es reserven per a l'ús i gaudi dels veïns i veïnes, adequant espais per a horts urbans, zones per estendre la roba o zones de descans.

UN SISTEMA DINÀMIC D'AGREGACIÓ DE L'HABITATGE

Amb l'objectiu d'acollir les diferents maneres de viure i donar resposta a les necessitats canviants que la societat manifesta, es dissenya un sistema d'agregació dinàmic de l'habitatge. El projecte planteja un tauler neutral i homogeni d'habitacions on, conceptualment, els límits de cada pis no estan preestablerts i en el qual diverses configuracions són possibles. Gràcies a la duplictat d'accessos i a un esquema de suma d'estances, cada planta de l'edifici pot tenir una configuració diferent en relació amb el nombre d'habitacions per habitatge. Per tant, les tipologies no estan tancades, sinó que la simple acció d'obrir o tancar una porta genera una nova tipologia.

L'HABITATGE COM A SEQÜÈNCIA D'ESTADES DESJERARQUITZADES

La comunitat habitacional té, entre d'altres, l'objectiu de trencar amb els estereotips i les jerarquies habituals del monopoli del nucli familiar tradicional. Es tracta d'un habitatge versàtil capaç d'adaptar-se als canvis de necessitats de les persones usuàries de manera reversible i lleugera, i de respondre a la multiplicitat de realitats que disten dels cànons convencionals.

Un quadrat —dividit en quatre parts i girat 45 graus— funciona com a ròtula i organitza els espais i multiplica les connexions. En la façana sud, amb les millors visuals de l'habitatge, apareixen les peces de la cuina i l'accés, que dignifiquen uns espais habitualment condemnats a ser zones sense llum ni ventilació naturals. A més, la cuina oberta facilita la connexió amb els altres espais i activitats de la casa amb l'objectiu de fomentar el vincle entre els seus habitants.

ESTRATÈGIA ENERGÈTICA I AMBIENTAL

Es proposa una estratègia mediambiental integral que inclou quatre àmbits principals: l'eficiència energètica, el cycle de l'aigua, el cycle de vida dels materials i la salubritat de l'edifici. Una de les apostes és que la totalitat dels habitatges siguin passants, fet que comporta la millora del comportament tèrmic dels habitatges. D'altra banda, es planteja que l'estructura de l'edifici sigui de fusta, amb la qual cosa s'aconsegueix reduir la petjada ecològica de la construcció.



La disposició de la ròtula central concedeix autonomia a les habitacions que vertebrava. A més, la col·locació de les ròtules en les interseccions permet multiplicar les connexions i les visuals en diagonal. Així doncs, la ròtula de l'accés dona lloc a l'habitació independent, un apèndix de l'habitatge en pro de la flexibilitat per generar nous nuclis familiars moderns o que, en última instància, pot cedir-se a una altra unitat residencial de l'edifici que el necessiti.

L'espai de les passarel·les, a cavall entre la comunitat i l'entorn domèstic, es projecta generós i amb la millor orientació solar per fomentar-ne l'ús i en pro de la perspectiva de gènere. Lluny de configurar un recorregut lineal, la passarel·la es dilata en els espais d'accés als habitatges, on la cuina surt a trobar-la, de manera que subratlla la importància del domèstic en la comunitat. A partir d'ara, aquest espai exterior també forma part de la casa: un lloc on sortir a menjar, llegir o xerrar una estona i relaxar-se.

↑ Planta tipus conjunt, planta tipologia habitatge.
Font: Certo Estudio per a l'IMAHB

↑ Visualització d'una de les passarel·les de l'edifici.
Font: Certo Estudio per a l'IMAHB. Render de Vimworks

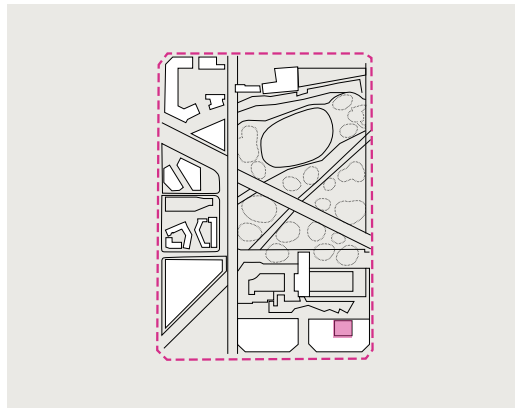
APROP GLÒRIES

El projecte d'allotjaments temporals situat al carrer d'Irena Sendler número 22 s'engloba dins el programa APROP, promocionat per l'Institut Municipal de Serveis Socials com una de les propostes per lluitar contra la crisi habitacional que pateix la ciutat de Barcelona. És una resposta temporal per a famílies i persones adultes en situació de vulnerabilitat que estan a l'espera d'un habitatge social, i és diferent a d'altres solucions d'allotjament temporal menys efectives.

Aquest segon equipament del programa APROP se situa a l'entorn de la plaça de les Glòries i segueix la mateixa tipologia i configuració que la primera experiència al districte de Ciutat Vella: construcció modular de fàcil i ràpid muntatge i desmuntatge, i ús de solars municipals que no tenen encara un destí definit. Així doncs, la temporalitat no és només per a les persones usuàries dels allotjaments, sinó que fins i tot podria ser-ho per al mateix edifici.

L'edifici, situat entre mitgeres, s'estructura en planta baixa i set plantes pis, i consta d'un total de 42 allotjaments (35 de dos dormitoris i 7 d'un dormitori), el que representa una capacitat de més de 110 persones. Amb una configuració en planta formada per 6 allotjaments (5 de dos dormitoris i 1 d'un dormitori) i un nucli central d'escapes i ascensors, l'accés als allotjaments es duu a terme mitjançant unes passeres semiexterior situades a la façana sud.

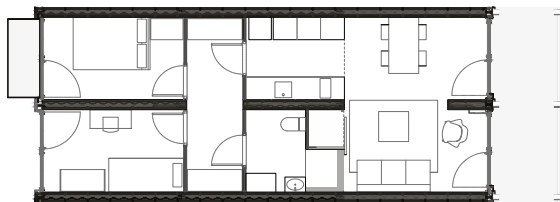
El solar disposa, a més, d'un espai interior d'illa d'uns 550 m², que es destinarà, d'una banda, a espai de relació entre les persones usuàries dels allotjaments i, de l'altra, a un hort gestionat per l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMPD).



Autoria: Lluís Roig i Javier Ramos

Entitats operadores: Gerència Municipal / Institut Municipal de Serveis Socials de Barcelona; Gerència d'Àrea de Drets Socials, Justícia Global, Feminismes i LGTBI

Estat del projecte: executat



↑ **Planta tipus mòdul doble.**

Els allotjaments de dos dormitoris, que poden ser accessibles per a persones amb mobilitat reduïda, tenen una superfície útil de 52,70 m² distribuïts en una sala menjador i cuina oberta, dos dormitoris dobles, un ampli espai d'emmagatzematge i un bany complet. Pel que fa als allotjaments d'un dormitori, tenen una superfície útil de 25,80 m², amb una sala amb cuina oberta, un dormitori doble i un bany complet.

Font: IMAHB

SISTEMA CONSTRUCTIU

El sistema constructiu emprat són contenidors marítims reciclats i adequats interiorment com a allotjaments. Aquest sistema industrialitzat permet efectuar l'adequació total dels mòduls d'allotjament en el taller, de manera similar a una cadena de muntatge, amb la qual cosa es redueixen notablement els terminis d'execució i, sobretot, l'impacte ambiental de la construcció. Paral·lelament a aquest procés en el taller, es fan les feines d'adequació del solar, fonamentació i muntatge de l'estructura metàl·lica de la planta baixa, que servirà com a base per als mòduls superiors.

Així doncs, els mòduls d'allotjament són autoportants i no requereixen una estructura de reforç; únicament s'uneixen a l'estructura metàl·lica del nucli d'escapes i ascensors i de les passeres d'accés als allotjaments per tal de treballar solidàriament a l'hora de fer front a les càrregues exteriors del conjunt de l'edifici.

La planta baixa de l'edifici funciona de forma independent a la resta de plantes superiors i està formada per una estructura de jàsseres i pilars metàl·lics, coronats per un forjat col·laborant que assegura la sectorització de les diferents zones en cas d'incendi. Disposa de 445 m² formats per espais de gestió i acompanyament de les persones usuàries dels allotjaments, així com per espais destinats a equipaments oberts al barri.

IMPACTE AMBIENTAL

A banda que la majoria de tasques es duen a terme en el taller, amb la qual cosa es redueix la generació de residus, i que s'empen materials reciclats i reciclables, s'utilitza un sistema de climatització per aerotèrmia, es genera energia elèctrica mitjançant plaques solars fotovoltaïques i es reutilitza l'aigua de pluja amb acumulació per al sistema de reg de l'hort de la planta baixa. Aquestes accions fan que la certificació energètica de l'edifici tingui una classificació AA.

ENVOLUPANT

La situació entre mitgeres facilita la disposició dels allotjaments com a espais passants dotats de doble façana amb orientació sud i nord. Com que l'accés als allotjaments es fa a través de passeres semiexterior (situades a la façana sud) i cadascun d'aquests allotjaments disposa de balcó (situats a la façana nord), s'aconsegueix una il·luminació i ventilació naturals en pràcticament tota la superfície. Aquestes façanes disposen d'elements de protecció solar situats estratègicament que ajuden a aquest fi i alhora permeten un control i una reducció dels consums energètics globals.

Així doncs, mitjançant les passeres a la façana sud i els mòduls a la façana nord, la imatge exterior de l'edifici intenta recuperar l'origen industrial tant dels contenidors que formen els allotjaments com del solar en el qual se situa l'equipament. Una imatge que alhora mostra la lleugeresa i facilitat del sistema constructiu i la capacitat de convertir-se en un edifici desmuntable.



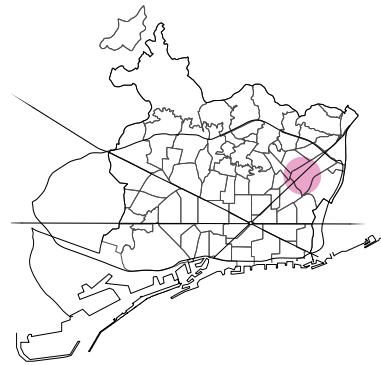
↑ Edifici APROP en construcció.
Font: Ajuntament de Barcelona

SAGRERA

El 2002, el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona van subscriure un conveni de col·laboració per al desenvolupament de la xarxa d'alta velocitat a Barcelona i la remodelació de les infraestructures ferroviàries. L'any 2004 s'aprova definitivament la Modificació del Pla general metropolità a l'estació de la Sagrera i el seu entorn. Aquesta transformació ferroviària i urbana, la més gran dels últims anys a Barcelona, té la intenció de generar un nou territori urbà de 163 hectàrees de superfície, amb una gran oferta en mobilitat urbana i interurbana i uns barris, per fi, connectats. Una nova identitat urbana singularitzada pel gran parc lineal de 40 ha i per l'estació de la Sagrera, cor de l'operació i futur principal centre de transports terrestres de Catalunya.

Des de l'any 2008 s'estan executant les obres de les infraestructures ferroviàries i de la seva cobertura. Aquest procés de transformació, complex i extens, ha passat per diferents moments i ritmes. La societat pública encarregada de coordinar la gestió de la transformació urbanística en l'àmbit de la Sagrera, Sant Andreu i Sant Martí és Barcelona Sagrera Alta Velocitat (BSAV). Aquest ens, participat per Adif, Renfe Operadora, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona, és també el responsable de redactar els projectes i d'executar les obres de la remodelació del sistema de transport viari i ferroviari i de la urbanització de l'espai públic.

En els diferents sectors de planejament que componen l'operació, s'estan executant obres d'urbanització que relligaran els barris amb les estacions i el futur parc del Camí Comtal. Aquests sectors de planejament comportaran uns 10.300 nous habitatges, el 40 % dels quals de protecció. Cal dir que l'Ajuntament està treballant per adquirir una part dels habitatges destinats al mercat lliure per transformar-los en habitatges a preu assequible. Amb l'operació, es crearà



Autoria:

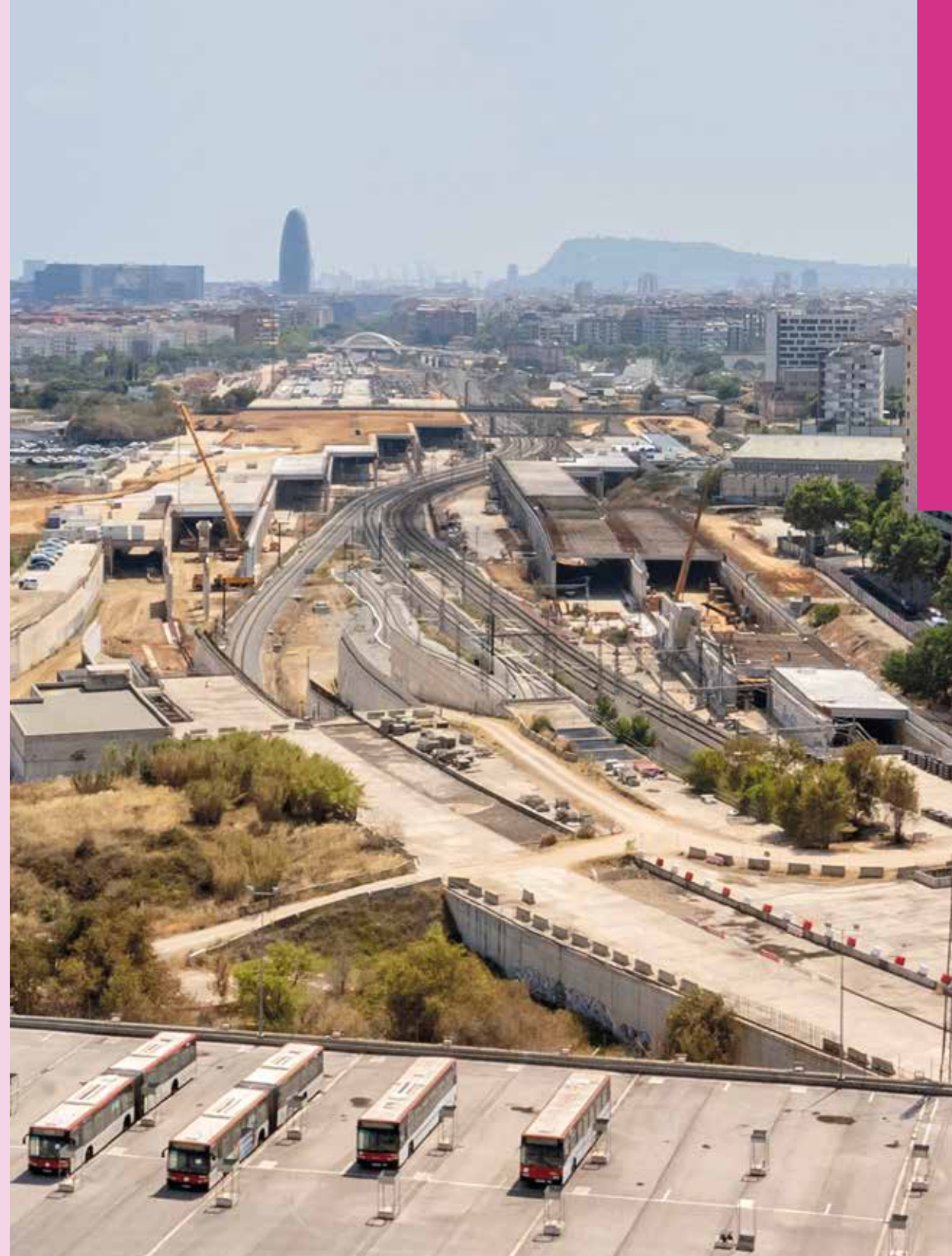
- Infraestructures ferroviàries: Adif, BSAV
- Estació intermodal de la Sagrera:
Master Pla: Barcelona Regional, Adif, BSAV
Estructura: GPO + SENER Ingeniería
- Arquitectura i Instal·lacions: B720 Fermín Vázquez Arquitectos + Ayesa + PGI
- Projectes de Mobilitat i Espai públic: Ajuntament de Barcelona, BSAV
- Parc del Camí del Rec Comtal: aldayjover+RCR Arquitectes+West 8, BSAV
- Planejament Urbanístic: Ajuntament de Barcelona, BSAV

Entitat operadora: BSAV (Adif, Renfe Operadora, Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Barcelona)

Estat del projecte: en execució

un gran node intermodal a la Sagrera i es construirà la nova estació ferroviària de Sant Andreu. A la vegada, es cosiran les dues ribes de les infraestructures ferroviàries, amb nous carrers, habitatges, equipaments, usos terciaris i zones verdes. Així, les actuacions més rellevants durant els anys 2019-2023 es podrien classificar en tres grans àmbits: les infraestructures (viàries, ferroviàries i de serveis, i les estacions de la Sagrera i de Sant Andreu), la urbanització de l'espai públic del parc del Camí Comtal i els seus entorns, i el planejament i la gestió urbanística.

→ Font: Barcelona Sagrera Alta Velocitat



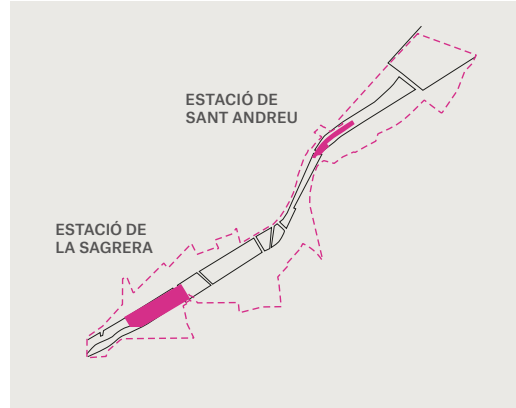
INFRASTRUCTURES

Avui dia s'estan executant les obres de l'estructura de l'estació intermodal de la Sagrera i dels seus nous accessos. Està previst que la nova estació de Sant Andreu entri en servei a finals de l'any 2022, un cop acabades les obres d'arquitectura i efectuats els desviaments de les vies.

L'ESTACIÓ DE LA SAGRERA

L'estació de la Sagrera serà l'estació central de Barcelona, projectada per donar servei a 100 milions de viatgers anuals. Serà un bescanviador de Rodalies (línies de Granollers i Mataró), Metro (L9 / 10 i L4), Alta Velocitat, autobusos urbans i interurbans, taxis, bicicletes i vehicles privats. L'edifici semisoterrat, amb dues entrades a diferent nivell, la Sagrera i Sant Martí, permetrà als vianants passejar pel parc que es construirà sobre les cobertures ferroviàries i connectarà dos barris històricament separats per les vies. En aquest sentit, cal destacar la coberta, que es formalitzarà com un element adaptat a escala humana i es convertirà en un nou element singular d'activació social, que permetrà identificar l'estació però sense interrompre la continuïtat del parc.

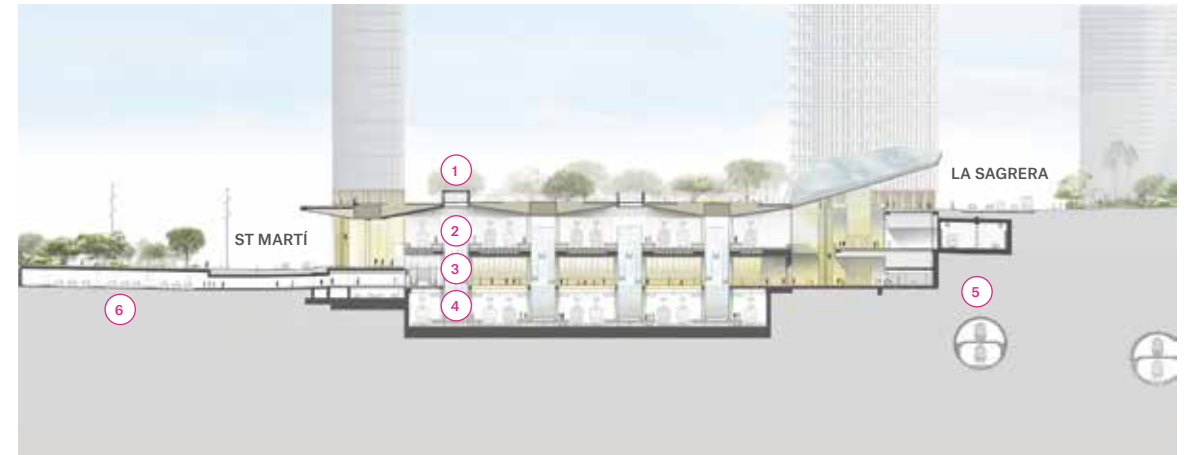
L'estació de viatgers es complementarà amb edificis amb activitat econòmica diversa que faran de façana de l'estació. El disseny de l'estació també inclourà paràmetres sostenibles, com el màxim aprofitament de la llum natural a través de claraboies, els panells fotovoltaics i la utilització de l'aigua freàtica per al sistema centralitzat de climatització, l'extinció d'incendis i el subministrament als sanitaris.



↑ Vestíbul estació de la Sagrera.

La coberta serà enjardinada i transitable per donar continuïtat al parc lineal, amb lleugers pendents per superar el vestíbul d'alta velocitat que hi haurà sota seu. Una gran pèrgola proporcionarà llum natural a aquest vestíbul i a les andanes d'alta velocitat; i diverses estructures facilitaran el pas de vianants; tot plegat conformarà un gran umbracle amb vegetació i espais d'esbarjo.

Font: Barcelona Sagrera Alta Velocitat



- 1 Parc Camí Comtal 2 Andanes Alta Velocitat 3 Vestíbul 4 Andanes Rodalies 5 Metro 6 Aparcaments



↑ Secció i vistes exterior i interior de l'estació de la Sagrera.

Font: Barcelona Sagrera Alta Velocitat

URBANITZACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

Diverses obres d'urbanització han transformat alguns carrers de l'entorn de l'estació de la Sagrera en eixos cívics més verds, gràcies a la incorporació de carrils bici que estenen la xarxa ciclable dels barris, com és el cas dels carrers de Josep Estivill, Gran de la Sagrera o de Berenguer de Palou. També s'han urbanitzat espais públics que configuraran el futur parc del Camí Comtal, com ara l'entorn de la Torre del Fang, el front del Triangle Ferroviari o l'àmbit proper a la nova estació de Sant Andreu. Altres obres, també dins de l'àmbit Sagrera, complementen el continu urbà i relliguen els barris existents. Són els casos de la urbanització del sector Colorantes, de l'entorn de la Biblioteca La Sagrera-Marina Clotet, de l'àmbit de Casernes, de la plaça davant l'antiga clínica Sant Jordi o del pas provisional de viants fins al Triangle Ferroviari, entre d'altres.

PARC DEL CAMÍ COMTAL

El projecte, que comprèn la urbanització de gairebé quatre kilòmetres de parc i més de quaranta hectàrees sobre les infraestructures ferroviàries i viàries soterrades, permetrà unir els barris i gaudir d'un gran espai públic.

En el nou parc tindrà molta importància la vegetació: s'hi plantaran més de 10.000 arbres, que es combinaran amb superfícies arbustives, de prat i paviments poc absorbents. Aquest projecte de vegetació busca generar un ombradiu, afavorir la biodiversitat i resistir l'estrès hídric del clima mediterrani. Alguns exemples dels futurs espais verds són l'hort dels ginjolers i els ametllers o el gran jardí amb un mosaic de flors que recordarà el passat tèxtil del barri. Un altre element estrella serà l'aigua, vinculada al record de l'antic Rec Comtal.



1 JARDINS DE BENVINGUDA

2 ÀGORA DE SANT MARTÍ

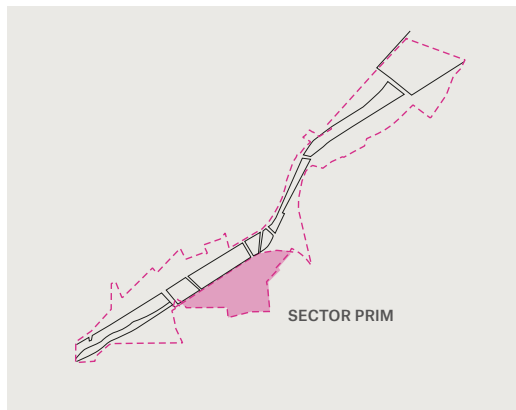
3 MOSAIC DE SANT ANDREU

4 HORT D'ESTADELLA



PLANEJAMENT I GESTIÓ URBANÍSTICA

Les transformacions urbanístiques d'aquests últims anys han estat parcialment condicionades a l'avenç de les obres de cobertura de les vies i a la disponibilitat dels sòls. Els àmbits que s'han desenvolupat són aquells que no estan afectats per les infraestructures ferroviàries a cobrir i que són: el PAU1 de l'entorn Sagrera que inclou la Torre del Fang, el sector Prim (amb el corresponent concurs d'urbanització associat), el sector del Triangle Ferroviari (amb la definició dels nous usos socioeducatius), el sector de la Maquinista, el sector Colorantes i el sector de Casernes. Els àmbits afectats per infraestructures ferroviàries de superfície estan en procés de desenvolupament i de revisió del planejament (PAU2 de l'entorn Sagrera, Renfe-Tallers i el sector de l'estació).



MPGM EN L'ÀMBIT DEL SECTOR PRIM

L'MPGM del subàmbit A (Prim) té com a objectiu la reordenació global d'aquest àmbit del districte de Sant Martí i proposa una ordenació permeable i integrada en l'entorn, amb un canvi d'ús del sòl en coherència amb el futur context urbà i les polítiques d'habitatge. Es vol crear un model de ciutat compacta i equipada, respectuós amb les preexistències i la memòria històrica del lloc, seguint criteris de sostenibilitat i complexitat, amb un alt percentatge d'habitatge protegit de tot tipus que garanteixi la cohesió social.

L'ordenació general de la proposta es fa a partir dels condicionants topogràfics, de

la nova plaça que ha de convertir-se en el centre del barri i dels requisits dels edificis que donen als vials. En aquest sentit, es proposa passar de la cota 24, que dona enfront del parc del Camí Comtal, a les cotes 13, 14 i 15 del carrer de Santander d'una manera pausada i tranquil·la, mitjançant unes plataformes sobre les quals descansaran els diversos blocs, equipaments, parcs i places de l'ordenació proposada. La resta d'edificacions que donen als vials cívics tenen unes altures edificatòries molt més baixes (PB+4 i PB+6). D'aquesta manera, es vol crear un ambient de barri on els espais verds i els equipaments tinguin més pes que les edificacions.



HABITATGE ASSEQUIBLE I CONVIVÈNCIA D'USOS



Barcelona ha de ser una ciutat per viure-hi. Assolir un model de ciutat sostenible i equilibrada suposa fer compatible una aposta per una ciutat amb mixtura d'usos, on la diversitat urbana, la convivència d'usos i les diferents activitats econòmiques coexisteixin sense generar conflictes. Una ciutat que es basi en un desenvolupament sostenible i defensi i garanteixi els drets col·lectius dels seus ciutadans, com ara el dret a l'habitatge o el dret a un medi urbà adequat.

Avui la pressió de determinats usos no residencials, com l'ús turístic, posa en risc aquest equilibri. L'encariment de l'habitatge condiciona l'accés a un habitatge assequible per a molts dels veïns i veïnes de la ciutat, la qual cosa dificulta la seva permanència en molts barris. Alhora, la proliferació d'activitats de major rendibilitat econòmica en determinats àmbits i carrers de la ciutat posa en perill el comerç de proximitat.

Instruments com el PEUAT, les modificacions del Pla general metropolità que estableix el Pla pel dret a l'habitatge i els diferents plans d'usos aprovats en diferents barris de la ciutat tenen l'objectiu, justament, de regular aquestes dinàmiques, garantir drets fonamentals dels ciutadans i protegir aquelles activitats vinculades a la vida quotidiana de les persones.

NOU MODEL DE POLÍTICA D'HABITATGE¹

Barcelona es troba immersa en una greu crisi habitacional. Malgrat el gran esforç dut a terme per l'Ajuntament de Barcelona per incrementar el parc d'habitatge social i assequible, la taxa de sobrecàrrega de la població de la ciutat que viu de lloguer se situa entorn el 35 %, una dada que s'ha moderat lleugerament respecte a 2016 quan era del 37 %, mentre que existeix un dèficit de fins a 90.000 habitatges destinats a polítiques socials per arribar al 15 % de parc social i assequible, com estableixen la Llei 18/2007 de dret a l'habitatge i el Pla territorial sectorial de l'habitatge de Catalunya.

La política d'habitatge és, per definició, complexa, lenta, costosa i no exempta de polèmica. Perquè sigui exitosa, es necessiten grans consensos i objectius compartits, molta col·laboració entre els diferents sectors —públic i privat— i la societat civil, múltiples eines transdisciplinàries i intersectorials, i prou finançament estable a llarg termini. Però, sobretot, cal que tingui una orientació clara. En aquest cas, Barcelona té la finalitat de resoldre el dèficit històric pel que fa al mercat d'habitatge assequible, i de fer-ho a l'escala i al ritme necessaris en aquest context d'emergència habitacional.

Per aconseguir aquesta missió, la ciutat lidera un model emergent de política d'habitatge, dirigit a augmentar l'oferta d'habitatge assequible mentre es regula el mercat i es protegeix els inquilins i inquilines.

Aquest nou model es va plasmar en el Pla pel dret a l'habitatge de Barcelona 2016-2025. El conjunt de mesures que s'estan desplegant es poden explicar sota el principi de les 5 P: **Promoció** (incrementar l'oferta d'habitatge social i assequible); **Protecció** (regular el mercat per protegir els inquilins i inquilines i donar estabilitat a la tinença del lloguer); **Prevenició** (prevenir i donar resposta a l'emergència habitacional); **Participació** (coproduir

la política d'habitatge amb les persones residents, inquilins i inquilines, i l'ecosistema de proveïdors d'habitatge), i **Preservació** (rehabilitar i millorar energèticament el parc d'habitatge existent).

- 1 Aquest text és un resum de l'article "Missió habitatge assequible. La política d'habitatge de l'Ajuntament de Barcelona, 2015-2023", escrit per Javier Burón Cuadrado, Eduardo González de Molina i Eduard Cabré Romans, i publicat al llibre *Habitatge Barcelona*, Ajuntament de Barcelona, 2023.
- 2 La taxa de sobrecàrrega indica el percentatge de població que viu en llars que han de destinar més d'un 40 % dels seus ingressos al pagament de les despeses de l'habitatge.

→ APROP Ciutat Vella.

En la imatge, es poden veure els APROP (allotjaments de proximitat provisionals) del barri Gòtic, que han estat els primers a crear-se. S'han construït en quatre mesos, mentre que el procés de construcció d'habitatge públic tradicional pot durar entre sis i set anys. Aquest projecte ha rebut gran quantitat de reconeixements nacionals i internacionals, un dels més importants el premi New European Bauhaus 2021 en la categoria de «Solucions habitacionals modulars, adaptables i mòbils».

Font: Ajuntament de Barcelona



MESURES DE LA NOVA POLÍTICA D'HABITATGE

PROMOCIÓ DEL PARC D'HABITATGE SOCIAL I ASSEQUIBLE

A més de la promoció pública directa, s'aposta per la promoció delegada i la corresponsabilització del sector privat en la provisió d'habitatge assequible, així com pel foment del lloguer i la cessió d'ús com a tinençes alternatives a la propietat. En resum, es tracta d'un canvi de paradigma cap a la provisió 1/3 pública, 1/3 privada i 1/3 publicoprivada, seguint els millors exemples europeus (Àustria i Països Baixos).

PROTECCIÓ DELS RESIDENTS

Una de les polítiques que promou Barcelona per protegir els inquilins i inquilines és la regulació dels lloguers mitjançant la proposta de creació d'un índex de referència. D'altra banda, en l'àmbit del compliment de les obligacions urbanístiques i d'habitabilitat, s'han intensificat les labors d'inspecció i sanció de pràctiques abusives i il·legals. Un exemple és el Pla especial urbanístic d'allotjaments turístics (PEUAT), que permet frenar l'expansió dels pisos turístics a les zones més saturades de la ciutat. També s'estan sancionant les pràctiques d'assetjament immobiliari per part de grans propietaris i inversors.

PREVENCIÓ DE L'EMERGÈNCIA HABITACIONAL

Mentre el parc públic i social de lloguer no pugui donar resposta a les necessitats, especialment a les unitats de convivència usuàries dels serveis socials, és necessari recórrer als ajuts al lloguer. Aquests ajuts serveixen per combatre l'emergència habitacional i prevenir situacions de desnonaments, sobrecàrrega greu del lloguer, pobresa energètica, etc. S'ha incrementat el pressupost destinat a això, s'han diversificat els perfils de les persones usuàries i s'han simplificat els procediments administratius.

- **Reserves de sòl**
MPGM 30 %
- **Promoció directa d'habitatge social i assequible**
Habitatge no industrialitzat
Habitatge industrialitzat (APROP i ATRI)
- **Compra d'habitatges i edificis per a lloguer assequible i social**
MPGM àrea de tanteig i retracte ciutat
- **Mobilització d'habitatge privat cap al lloguer públic**
Cens d'habitatges buits
Programa públic borsa de lloguer
Convenis amb entitats financeres
Hàbitat3
Captació de huts

- **Qualificació definitiva de l'habitatge protegit**
- **Manteniment de l'ús residencial**
PEUAT
- **Limitació dels preus de lloguer**
- **Disciplina en habitatge**
Unitat de disciplina

- **Política antidesnonaments**
Unitat antidesnonaments
Servei de mediació
Mesa d'emergències
- **Ajuts al pagament de l'habitatge**
- **Atenció a la pobresa energètica**
Punts d'assessorament energètics
- **Atenció a les persones sense llar**
- **Contra la discriminació immobiliària**
Per origen i orientació sexual
Persones refugiades

PARTICIPACIÓ I DIÀLEG SOCIAL

S'ha culminat un procés d'institucionalització dels models de col·laboració publicoprivada-comunitària mitjançant la creació de dos instruments complementaris. D'una banda, el **Conveni ESAL**, que és una col·laboració entre l'Ajuntament i les associacions més representatives de la promoció social (XES, FCHC, Cohabitac i GHS) per a la provisió d'habitatge assequible en solars i finques municipals, de lloguer de protecció oficial (HPO) i de cessió d'ús. S'ha signat construir i rehabilitar, almenys, 1.000 habitatges assequibles que gestionaran fundacions i cooperatives. D'altra banda, s'ha creat l'**Habitatge Metròpolis Barcelona (HMB)**, una empresa amb capital públic i privat que opera a l'àrea metropolitana de Barcelona amb l'objectiu de promoure, comprar i gestionar 4.500 unitats d'habitatge de lloguer assequible en 8 anys.

PRESERVACIÓ I SOSTENIBILITAT

Rehabilitar significa preservar, preservar en condicions de dignitat el parc d'habitatge existent, alhora que s'aposta per l'eficiència energètica i per la promoció d'habitatge amb materials ecològics. Els ajuts a la rehabilitació són un mecanisme fonamental per a això.

3 XES: Xarxa d'Economia Solidària
FCHC: Federació de Cooperatives d'Habitatges de Catalunya
Cohabitac: Coordinadora de Fundacions d'Habitatge Social
GHS: Associació de Gestors Polítics Socials d'Habitatge de Catalunya

- **Participació ciutadana en la producció d'habitatge**
Consell de l'habitatge social de Barcelona (CHSB)
Taula de l'habitatge cooperatiu
- **Promoció delegada del parc social i assequible**
Cooperatives d'habitatge i conveni esal
Habitatge metròpolis Barcelona
- **Dades i coneixement**
Observatori metropolità de l'habitatge de Barcelona
App de l'oficina municipal de dades
Sistematització de la informació en relació amb l'estat del parc
Càtedra d'habitatge de Barcelona
- **Relacions internacionals**
- **Innovació organitzativa, avaluació i rendició de comptes**

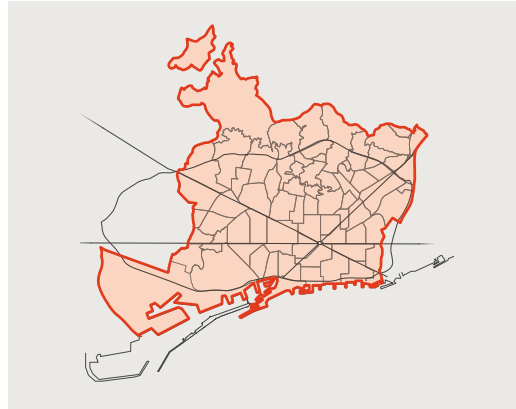
- **Ajuts a la rehabilitació**
Elements comuns
Interior d'habitatges
Finques d'alta complexitat
Finançament
- **Programa de regeneració urbana**
- **Barcelona renovable 2030 pels fons europeus**

MESURES URBANÍSTIQUES PER AMPLIAR EL PARC D'HABITATGE ASSEQUIBLE

Atès el grau de consolidació de la ciutat de Barcelona i la manca de reserves de sòl urbanitzable, es fa imprescindible activar nous mecanismes que ajudin a ampliar el parc destinat a polítiques socials i que alhora permetin enfocar la seva creació amb una distribució més equilibrada en el territori, aprofitant el potencial que ofereix la ciutat ja construïda. En aquest sentit, el 2018 es van aprovar dues modificacions del Pla general metropolità (PGM) amb la finalitat d'elaborar mesures de caràcter urbanístic que permetin desenvolupar el Pla pel dret a l'habitatge 2016-2025 i que recullen les demandes de les entitats socials.

MODIFICACIÓ DEL PGM PER A LA DECLARACIÓ DE L'ÀREA DE TANTEIG I RETRACTE A LA CIUTAT DE BARCELONA I DEFINICIÓ DELS TERMINIS D'EDIFICACIÓ

Aquesta modificació preveu bàsicament dues mesures. En primer lloc, la delimitació de tot el terme municipal de Barcelona com a àrea de tanteig i retracte. És a dir, l'Ajuntament de Barcelona tindrà preferència en l'adquisició davant els supòsits següents: en edificis plurifamiliars sencers usats principalment com a habitatge, en solars o parcel·les sense edificar en qualsevol classe de sòl, en terrenys amb edificacions ruïnoses o totalment desocupades i en habitatges buits sotmesos a l'impost sobre els habitatges buits. La segona mesura és l'establiment dels terminis d'edificació de solars en sòl urbà consolidat. Paral·lelament, s'inclouran en el Registre de Solars les parcel·les que, en determinades situacions, no acompleixin els terminis establerts d'edificació.



Redacció: Barcelona Regional

Direcció: Gerència d'Urbanisme / Direcció de Serveis de Planejament i Direcció de Serveis d'Actuació Urbanística

Estat dels plans: aprovats 2018

MODIFICACIÓ DEL PGM PER A L'OBTENCIÓ D'HABITATGE DE PROTECCIÓ PÚBLICA AL SÒL URBÀ CONSOLIDAT DE BARCELONA

Estableix la destinació mínima d'un 30 % del sostre urbanístic a habitatge de protecció oficial en les zones que admeten l'ús d'habitatge plurifamiliar. S'aplica en les parcel·les on es proposin actuacions de nova construcció o gran rehabilitació i que tinguin un sostre potencial amb l'ús d'habitatge plurifamiliar de més de 600 m². Els habitatges amb protecció oficial resultants queden subjectes als drets d'adquisició preferent a favor de l'Ajuntament de Barcelona.

Aquesta modificació tindrà efectes principalment sobre els edificis d'habitatge plurifamiliars amb propietat vertical, que s'ubiquen especialment al centre de la ciutat (més del 50 %).

→ Habitatge protegit adquirit per l'Ajuntament, carrer d'Encuny, La Marina del Prat Vermell.
Font: Ajuntament de Barcelona

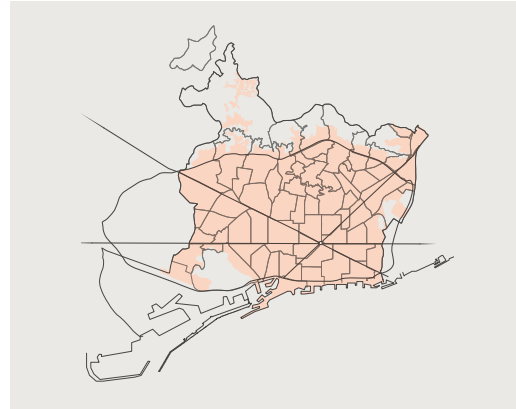


PLA ESPECIAL D'ALLOTJAMENTS TURÍSTICS (PEUAT)

El Pla especial urbanístic per a la regulació dels establiments d'allotjament turístic, albergs de joventut, habitatges d'ús turístic, llars compartides i residències col·lectives d'allotjament temporal a la ciutat de Barcelona (PEUAT) és l'instrument urbanístic que ordena i controla la implantació d'allotjaments turístics a Barcelona i que té com a finalitat garantir la qualitat de vida dels seus ciutadans i ciutadanes i preservar el dret de les persones a l'habitatge, al descans i a la intimitat, a la mobilitat sostenible i a un medi ambient saludable.

Principalment, els objectius del PEUAT són alleugerir la pressió turística en determinades àrees o zones de la ciutat; buscar l'equilibri urbà i la diversificació, assegurant un encaix sostenible de l'activitat turística amb la resta d'activitats, i específicament dels allotjaments turístics, i, finalment, garantir el dret a l'habitatge, el descans, la intimitat, el benestar del veïnat i la qualitat de l'espai.

Amb el seu desplegament, el PEUAT constitueix un instrument innovador que ha convertit Barcelona en la primera ciutat amb una regulació d'aquestes característiques. A banda de les condicions de regulació comunes a escala de ciutat, com ara garantir el fet que cap allotjament turístic substituirà l'ús d'habitatge, el PEUAT estableix condicions específiques mitjançant una delimitació per zones que protegeix els barris més saturats de la ciutat per evitar que s'agreugin les



Redacció: Direcció de Serveis de Planejament, Direcció d'Actuació Urbanística, Barcelona Regional, Duatis Arquitectes, SLP.

Direcció: Gerència d'Urbanisme / Direcció de Serveis de Planejament i Direcció de Serveis d'Actuació Urbanística

Estat del pla: aprovat 2021

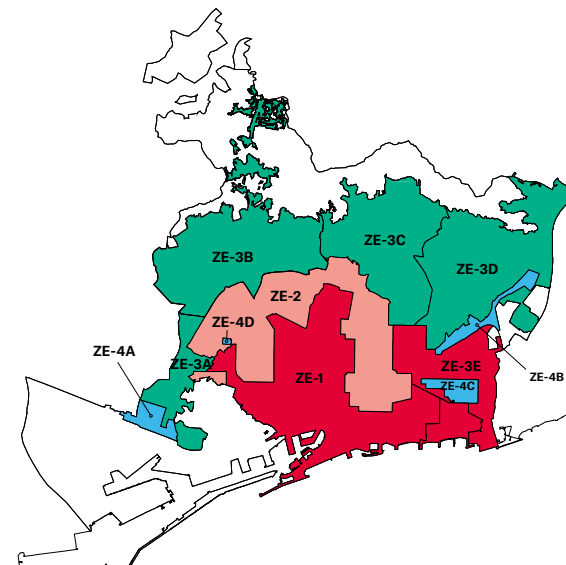
externalitats negatives derivades del turisme i permet una implantació ordenada dels allotjaments als barris més descongestionats.

La regulació en cada una d'aquestes zones específiques s'estableix a partir de l'oferta existent d'allotjaments, 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 en l'espai públic i la presència de punts d'interès turístics, així com per les característiques morfològiques dels seus teixits.

ZONES DE REGULACIÓ

El PEUAT distingeix quatre zones específiques (ZE) i defineix unes àrees de tractament específic (ATE) que corresponen a teixits de nuclis històrics de la ciutat i a uns eixos principals.

- **ZE-1 Decreixement natural al centre de la ciutat.** No s'admet la implantació de nous establiments ni tampoc l'ampliació de places dels establiments existents.
- **ZE-2 Manteniment a la corona que envolta l'àmbit central.** Quan es doni de baixa un establiment, se'n podrà implantar un altre amb el mateix nombre de places.
- **ZE-3: Creixement contingut a la resta de la ciutat.** Es permet implantar nous establiments i ampliar els existents sempre que no se superi la densitat màxima de places i es compleixin els criteris de distància per evitar la concentració d'establiments.
- **ZE-4: Altres àmbits amb regulació específica.** Grans àrees de transformació de la ciutat (Marina del Prat Vermell, la Sagrera, l'àmbit nord del 22@ i l'estació de Sants).

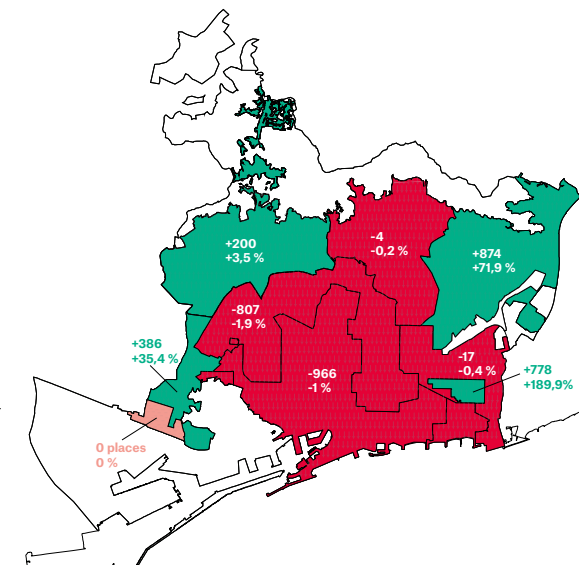


↑ Zones de regulació.
Font: Barcelona Regional

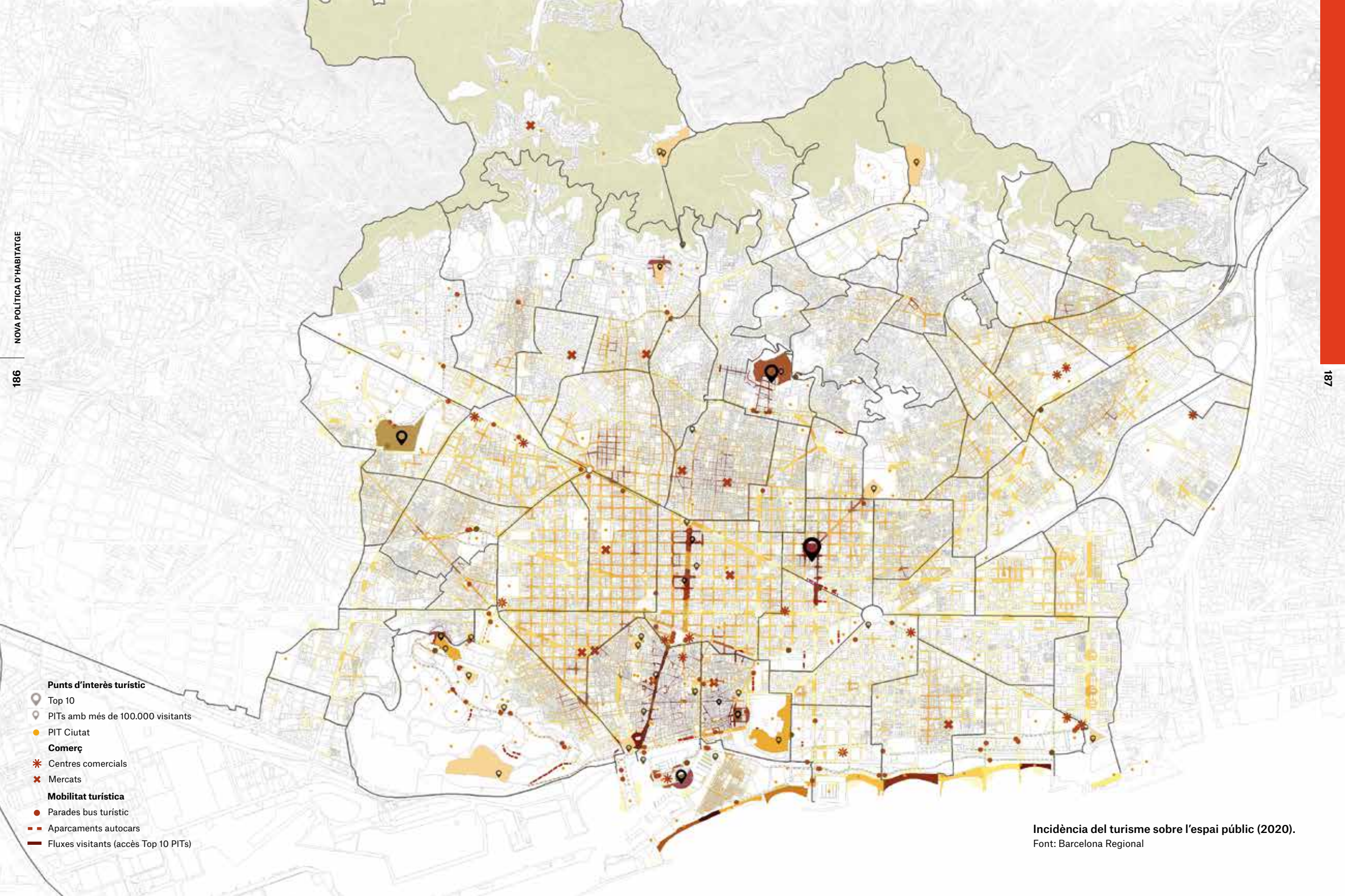
L'EVOLUCIÓ DEL PEUAT

El PEUAT va ser aprovat a principis de l'any 2017. Després de quatre anys d'aplicació, el mes de desembre de l'any 2021 va ser aprovada la seva revisió i actualització per reforçar-ne les bases i els fonaments i donar plena seguretat jurídica a una eina fonamental de regulació de l'activitat turística de la ciutat.

Del gener de 2017 a l'agost de 2020, l'oferta turística havia crescut en 1.460 places: de 152.801 a 154.261. Aquest increment va ser sostingut i sostenible, ja que a les zones més centrals l'oferta va disminuir —940 places menys— i, en canvi, es van obrir allotjaments als barris de les zones permeses, a la perifèria, on en lloc de ser un problema podien esdevenir una oportunitat per al territori. Eren 2.400 places més situades especialment al 22@ Nord, Nou Barris, Sant Andreu i Sants.



↑ Evolució de l'oferta de places turístiques i percentatge corresponent segons àmbits de regulació 2017-2020.
Font: Barcelona Regional

**Punts d'interès turístic**

- Top 10
- PITs amb més de 100.000 visitants
- PIT Ciutat

Comerç

- Centres comercials
- Mercats

Mobilitat turística

- Parades bus turístic
- Aparcaments autocars
- Fluxes visitants (accés Top 10 PITs)

PLANS D'USOS

Els plans d'usos són eines urbanístiques que regulen la implantació de determinades activitats en un territori, siguin barris o espais específics, i tenen l'objectiu d'equilibrar els diferents usos urbans, actuar amb previsió i mitigar els impactes negatius que aquests tenen sobre l'espai, el paisatge urbà i la qualitat de vida del veïnat.

Els plans d'usos, per tant, regulen quines noves llicències d'activitat es poden concedir i en quines condicions en relació amb establiments de concurrència pública (activitats amb aforament: espectacles i activitats esportives, culturals, de joc i atraccions, audiovisuals, musicals i de restauració), comercials i d'altres activitats. Els plans d'usos són instruments urbanístics, no defineixen un model econòmic com a punt de partida sinó que fomenten una ciutat on el teixit urbà ha de dotar de les màximes condicions de confort i habitabilitat els seus residents, alhora que protegeix l'entorn urbà, la vida dels barris i la convivència ciutadana.

Els darrers anys s'han aprovat plans d'usos territorials a Gràcia (2016), el Poble-sec (2016), Ciutat Vella (2018), Sants i Hostafrancs (2018), Sant Antoni (2018), el Paral·lel (2019), Gran de Sant Andreu (2019) i el carrer de Girona (2020), entre d'altres. El Pla d'usos dels eixos verds i places de la superilla de l'Eixample integra els plans d'usos de Sant Antoni i del carrer de Girona. També cal fer menció als plans d'usos temàtics que estan en aplicació, com són els de *souvenirs*, jocs d'atzar, i gasolineres i electrolineres. Tots aquests plans d'usos, juntament amb el PEUAT (Pla especial urbanístic dels allotjaments turístics), contribueixen a l'objectiu general de protegir el dret a la ciutat, la vida veïnal i la diversitat d'usos.



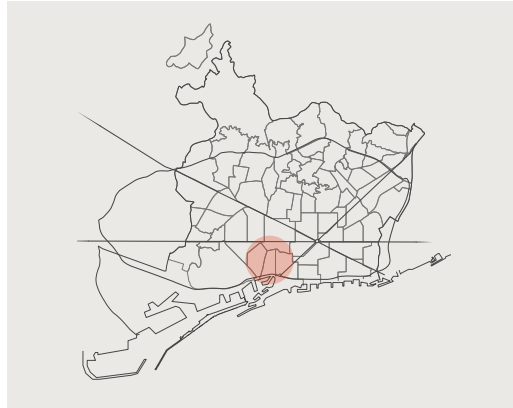
PLA D'USOS CIUTAT VELLA

El Pla d'usos de Ciutat Vella, aprovat el 2018, té com a finalitat contribuir a garantir el dret del seu veïnat a la ciutat. En un districte molt dens i eminentment residencial, amb un teixit fràgil i amb una saturació elevada d'activitats de concurrència pública, el pla busca el manteniment de l'habitabilitat i la qualitat de vida del veïnat.

Aquest és el sisè pla d'usos del districte de Ciutat Vella i des del darrer planejament hi ha hagut una transformació de les activitats al barri: s'ha incrementat el nombre de llicències d'activitats de concurrència pública, que acusen la saturació ja identificada en plans anteriors, i han aparegut noves tipologies d'activitats relacionades en gran part amb el turisme. Així mateix, diverses sentències han anul·lat part de l'articulat del Pla d'usos de 2010 i de ple dret el Pla de 2013, per la qual cosa es fa necessària una nova regulació. Així, els objectius principals del nou Pla d'usos són:

- 1 Millorar l'equilibri entre les necessitats dels residents i el manteniment de l'activitat comercial de Ciutat Vella.
- 2 Assolir una major precisió en la regulació dels establiments, treballant parcel·la a parcel·la i edifici a edifici.
- 3 Permetre, d'una banda, la implantació d'activitats quan el teixit urbà encara ho admeti i, de l'altra, la restricció d'activitats quan la concentració d'aquestes activitats desafavoreixi la mixtura d'usos.
- 4 Assegurar la comprensió dels instruments normatius per part de tots els agents.

En continuïtat amb els plans d'usos anteriors, s'estableix un topall a la implantació d'activitats, però s'utilitzen nous criteris que permeten descriure'n millor l'impacte. Ara, les noves activitats han de complir cinc condicions: densitat, superfície mínima, superfície màxima, amplitud de viari i vulnerabilitat del parc edificat. D'aquesta manera, la densitat potencial



Redacció: Trescientosmil·límetrosorsegundo, SL

Direcció: Gerència d'Urbanisme / Direcció de Serveis de Planejament i Direcció de Serveis d'Actuació Urbanística

Estat del pla: aprovat en 2018, ara en revisió

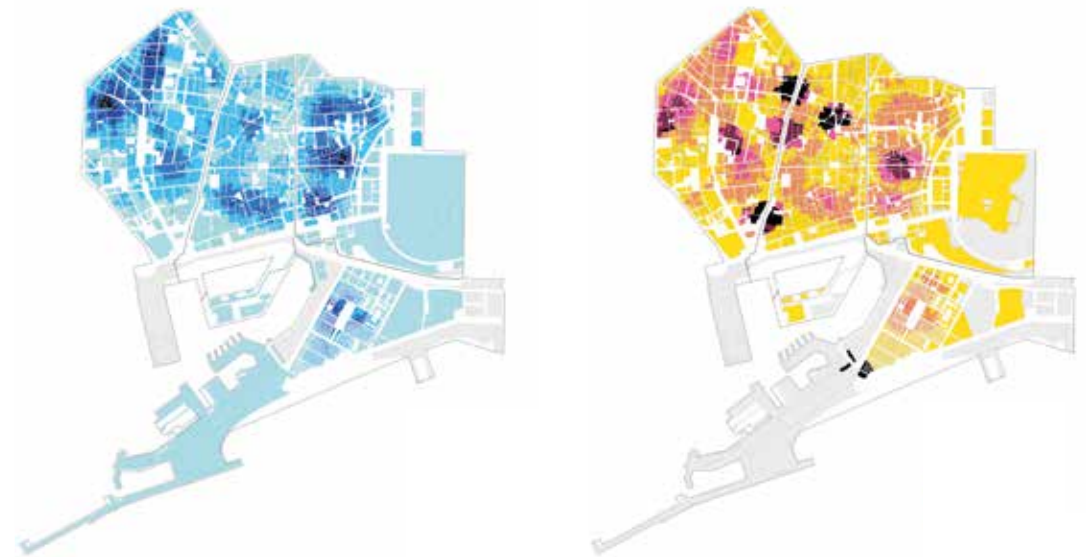
d'implantació varia segons l'estat dels edificis. Per exemple, allà on el parc d'habitatge està més deteriorat, la implantació de noves activitats és més restrictiva.

Aquest pla incorpora molts aspectes innovadors. Un d'ells consisteix a dividir les activitats en dos grans grups segons el seu impacte nocturn, una de les principals demandes que va sorgir del procés de participació previ. Un altre és que, per primer cop, es regulen les activitats vinculades amb la mobilitat i els serveis turístics. Pel que fa a les prohibicions, el pla no permet l'obertura de nous locals destinats a l'oci nocturn, jocs i atraccions, audiovisuals i serveis turístics. Per contra, aplica condicions més flexibles per als establiments culturals, d'espectacles sense impacte acústic i per al comerç de proximitat, amb la finalitat d'afavorir la seva implantació al territori.

El Pla d'usos de Ciutat Vella va ser distingit pel seu caràcter innovador amb el Premi d'Urbanisme Espanyol 2019.

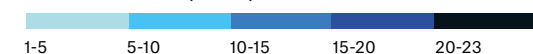
➤ Saturació d'activitats

Font: 300.000 km/s per a l'Ajuntament de Barcelona



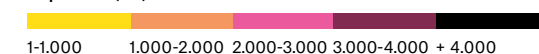
En funció del nombre d'activitats

Nombre d'activitats (unitats)



En funció de la superfície dels establiments

Superfície (m²)

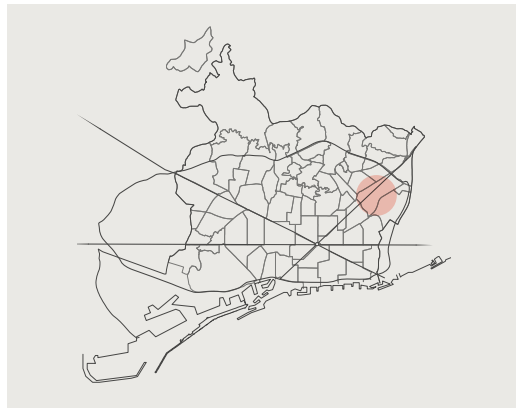


PLA D'USOS GRAN DE SANT ANDREU

L'any 2017 es va aprovar el projecte de reforma i pacificació del carrer Gran de Sant Andreu, entre la rambla de Fabra i Puig i la plaça de Mossèn Clapés, amb la finalitat de reforçar aquesta via com a eix cívic històric i estructurant del barri, amb més espai per al vianant i més verd. Aquest projecte, juntament amb la reforma del mercat històric de Sant Andreu, ha suposat una millora substancial per al barri. Per evitar que aquestes transformacions derivessin en un canvi dràstic de l'ecosistema comercial de la zona, el consistori va elaborar en paral·lel el Pla d'usos i, per tal de portar-lo a terme, es va suspendre l'atorgament de llicències durant un any.

D'aquesta manera, el Pla d'usos de l'entorn del carrer Gran de Sant Andreu va néixer de la necessitat d'acompanyar la renovació d'una normativa que regulés la implantació de noves activitats en aquest àmbit. Aprovat finalment l'any 2019, el pla té com a objectius preservar la diversitat comercial i el perfil dels comerços de proximitat que sempre han caracteritzat el barri de Sant Andreu, i garantir la qualitat de vida dels veïns i veïnes, així com la preservació de l'entorn urbà i dels seus valors paisatgístics, històrics i culturals.

El projecte s'ha treballat àmpliament amb el veïnat. Es va crear una comissió de seguiment, es van organitzar itineraris participatius i tallers i visites específics amb representants d'entitats veïnals, culturals, comercials i de restauració per tal que el pla i l'oferta comercial que s'ordena s'adequessin



Redacció: Trescientosmilquilómetrosporsegundo, SL.

Direcció: Gerència d'Urbanisme / Direcció de Serveis de Planejament i Direcció de Serveis d'Actuació Urbanística

Estat del pla: aprovat 2019

al màxim a les necessitats dels diferents col·lectius.

El pla regula l'obertura dels establiments de concurrència pública, els comerços alimentaris i altres activitats. Els paràmetres de regulació són la superfície màxima de l'establiment i la doble condició de densitat màxima, que fa referència a la suma de la superfície útil dels establiments de diversos epígrafs en un radi de 50 metres i en un radi de 200 metres. La condició de densitat màxima és una limitació relativa a la ubicació física dels establiments que evita la concentració d'usos, que podria comportar impactes negatius en el teixit residencial i en l'entorn urbà.

➤ Saturació per nombre d'unitats (1) i per superfície (2) (radi 200 m)

Font: 300.000 km/s per a l'Ajuntament de Barcelona

➔ Carrer Gran de Sant Andreu.

Font: Laura Guerrero. Ajuntament de Barcelona

- Saturació

+ Saturació

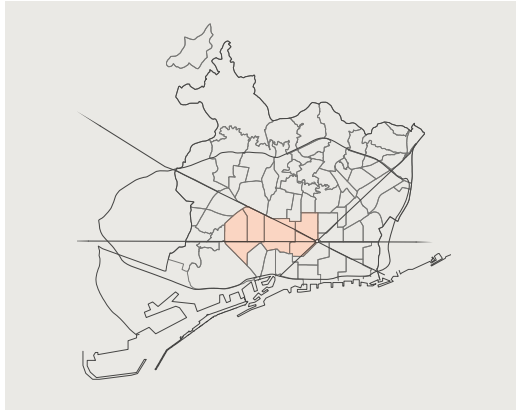


PLA D'USOS DE L'EIXAMPLE

El Pla d'usos de l'Eixample té com a objectiu mantenir l'equilibri entre els diferents tipus d'establiments, protegir i potenciar el comerç de proximitat i impedir un monocultiu d'usos davant la gran transformació de l'espai públic que suposen els eixos verds i les places del programa Superilla Barcelona. El Pla d'usos regula la implantació de les activitats de concurrència pública, els comerços alimentaris i altres activitats a tot el districte.

La centralitat de l'Eixample dins de la trama urbana, la presència d'oficines i l'existència de nombrosos allotjaments turístics han consolidat un model comercial basat en les activitats de concurrència pública i, especialment, en la restauració. Avui dia, a l'Eixample les llicències de restauració (3.028) representen gairebé el 88 % de les activitats de concurrència pública i el 45 % de totes les activitats regulades.

Tenint en compte aquest context, el Pla d'usos actua amb previsió perquè les pacificacions i la millora de la qualitat de l'espai públic del projecte d'eixos verds i places no generin un desequilibri d'usos i alterin el dia a dia dels residents. Aquest pla segueix amb el model que es va aplicar al carrer de Girona, on es va impulsar un pla d'usos propi a principis del 2020, abans que s'hi fes la intervenció tàctica per donar més espai al vianant. Des d'aleshores, les activitats han crescut de manera raonable i equilibrada per tal d'evitar la



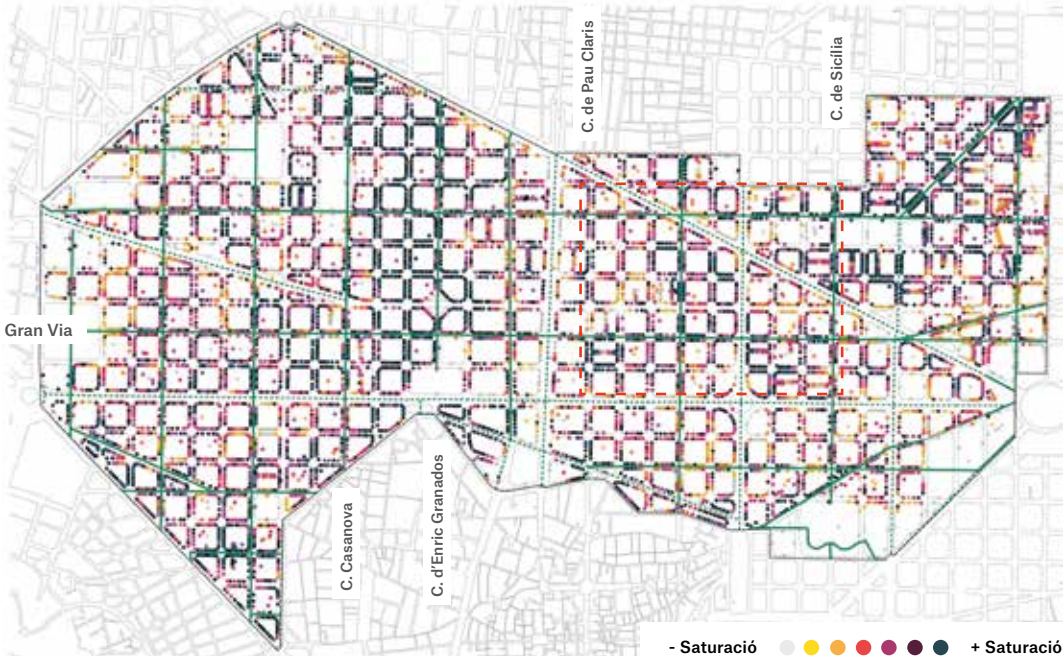
Redacció: Trescientosmilquilómetrosporsegundo, SL.
Direcció: Gerència d'Urbanisme / Direcció de Serveis de Planejament i Direcció de Serveis d'Actuació Urbanística
Estat del pla: aprovat inicialment 2022

saturació en zones concretes on es puguin crear problemes ambientals i de convivència.
El Pla d'usos proposa una regulació única per a tot l'Eixample, exceptuant-ne els mercats municipals, que simplificarà les normatives vigents pel que fa als usos del districte i, d'entre altres, substituirà els plans d'usos de Sant Antoni i de Girona.
El pla introdueix requisits de densitat, distància entre locals i superfícies mínimes i màximes per a restaurants, activitats musicals, comerços alimentaris i activitats vinculades al turisme.

- ➔ **Saturació d'activitats amb potencial impacte.**
Els punts amb major saturació d'activitats de concurrència pública musicals, de restauració i comerç alimentari amb degustació, i d'autoservei i botiga de conveniència són: els entorns de la Sagrada Família, l'àmbit entre els carrers d'Enric Granados i de Casanova i entre els carrers de Pau Claris i de Sicília per sobre de la Gran Via, i els entorns del carrer del Parlament i l'avinguda de Mistral i la vora del districte que limita amb Ciutat Vella.
Font: Ajuntament de Barcelona



↑ Carrer d'Enric Granados, entre av. Diagonal i c. de París. Font: Marta Torrent Santarita. Barcelona Regional



BARRIS COHESIONATS

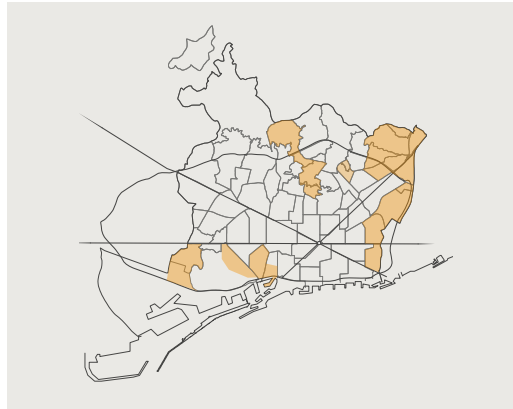
Al llarg d'aquestes últimes dècades, Barcelona ha dedicat considerables esforços a la millora de les condicions físiques i socials de molts dels barris de la ciutat. Tanmateix, alguns d'aquests barris encara avui presenten importants dèficits urbanístics i socioeconòmics. Revertir aquests greuges històrics ha estat una de les principals prioritats d'aquests darrers anys. En són exemple l'esforç en la millora dels barris i les àrees més vulnerables gràcies a l'impuls de programes d'intervenció amb lògica integral com ara el Programa de regeneració urbana i el Pla de barris, amb una clara voluntat de millorar les condicions de vida i d'habitabilitat dels veïns i veïnes. D'altra banda, la revisió del planejament en molts dels teixits històrics de la ciutat ha fet compatible la preservació del patrimoni i el paisatge urbans, guiada per nous criteris de conservació i manteniment, amb les necessitats socials, econòmiques i culturals actuals.



PLA DE BARRIS

El Pla de barris és un programa de polítiques i mesures destinat als barris més desfavorits de la ciutat. Amb un horitzó de quatre anys per edició, té la finalitat de revertir les desigualtats existents mitjançant la implicació de les persones residents en el seu desenvolupament. En aquest sentit, l'objectiu principal del Pla de barris és justament empoderar els veïns i les veïnes perquè s'organitzin i estableixin objectius i actuacions de millora de la vida col·lectiva al barri, tot impulsant les pràctiques d'innovació social i d'acció ciutadana amb una vocació de millora i enfortiment del capital social dels barris. Els sis àmbits en els quals actua el Pla de barris són:

- **Educació i salut pública:** generació de noves oportunitats educatives i abordatge de la millora de la salut pública des d'una mirada comunitària.
- **Drets socials, equitat de gènere i acció comunitària:** accions encaminades a millorar el treball en xarxa i la cohesió entre veïns i veïnes, i a reforçar la vida comunitària dels barris.
- **Habitatge:** millora de les condicions de vida dels veïns i veïnes en relació amb els seus habitatges, principalment mitjançant millores físiques de les finques, però també amb accions d'acompanyament social a les comunitats.
- **Ocupació, impuls econòmic i economia social:** conjunt d'accions encaminades a fomentar l'activitat econòmica i l'ocupació de qualitat.
- **Espai públic i accessibilitat:** millora de l'espai públic amb una visió comunitària o amb l'objectiu de millorar-ne l'accessibilitat.
- **Sostenibilitat ambiental i emergència climàtica:** reducció dels efectes de l'impacte climàtic.

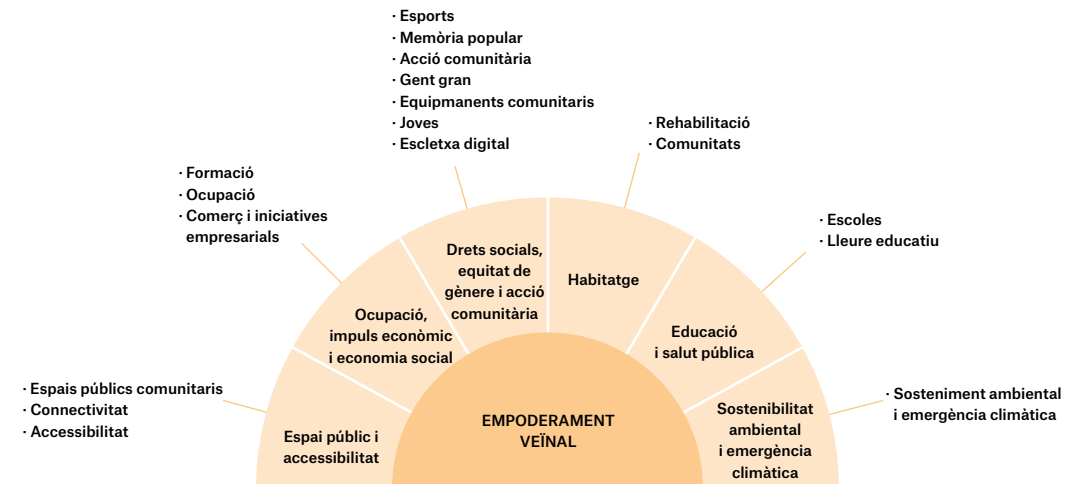
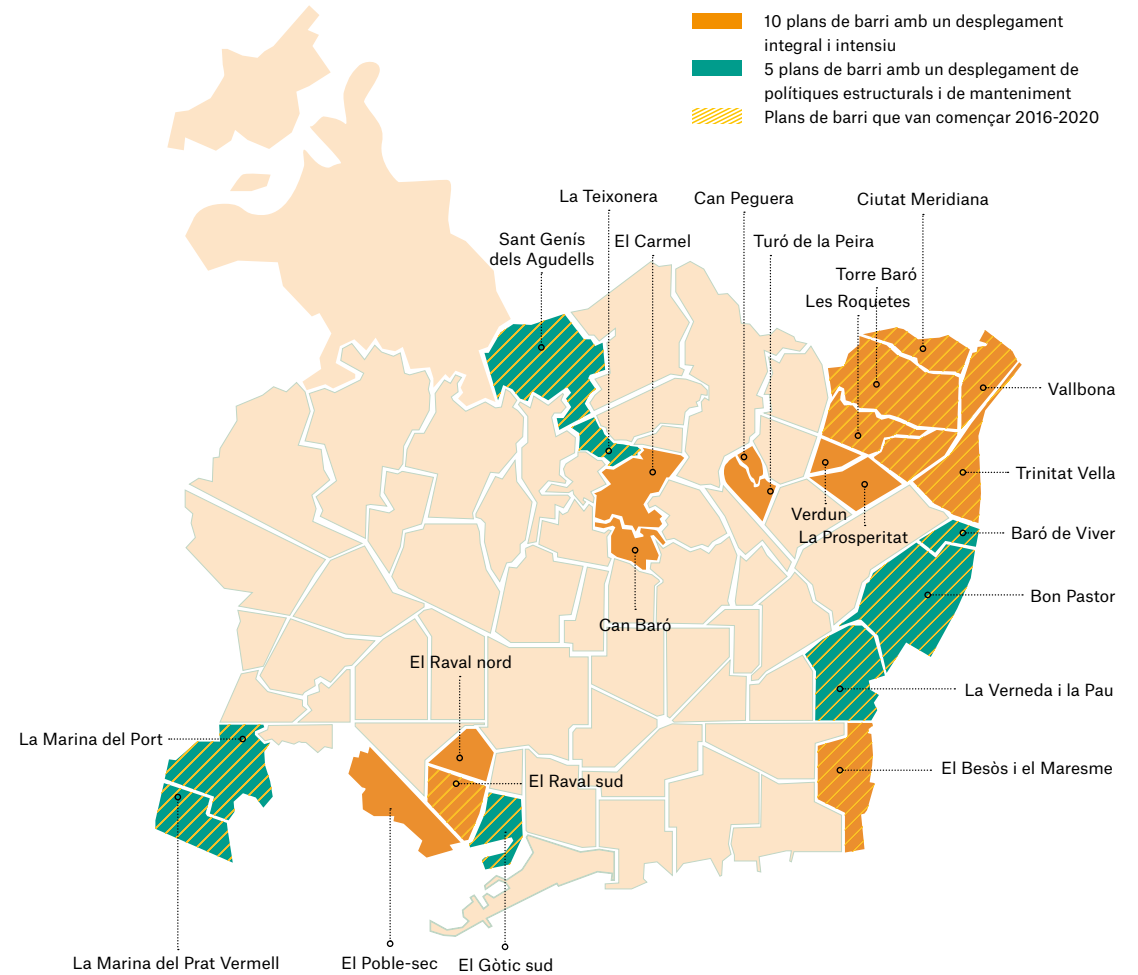


Direcció: Gerència Municipal / Foment de Ciutat, SA
Estat del pla: en curs

En una primera edició, entre l'any 2017 i el 2020, es van desplegar 10 plans de barri que incloïen un total de 16 barris de la ciutat i beneficiaven 220.500 persones. El pressupost va assolir els 150 milions d'euros.

En una segona edició, entre l'any 2021 i el 2024, el programa s'ha plantejat des de dos nivells d'intensitat diferents d'intervenció distribuïts en 15 plans de barri i 23 barris, arriba a una població de 377.000 persones i disposa d'un pressupost de 150 milions d'euros.

→ Diagrama i mapa d'àmbits del Pla de barris.
Font: Pla de barris



BALCÓ D'EQUIPAMENTS DE CAN PEGUERA I REFORMA INTEGRAL DEL PARC DEL TURÓ DE LA PEIRA

L'encaix territorial dels barris de Can Peguera i del Turó de la Peira ve determinat per la relació amb el parc, que implica dificultats d'accessibilitat. Per millorar aquesta connectivitat entre els barris, els equipaments existents i els espais esportius que hi ha dins del parc, es duu a terme el projecte de millora del "balcó d'equipaments de Can Peguera". Aquesta intervenció suposa la reordenació d'aquesta franja per convertir-la en una successió d'espais de vinculació i agregació social, la construcció de nous ascensors i la millora dels existents, així com la instal·lació de nou enllumenat i mobiliari urbà.

El projecte final es va definir conjuntament amb els veïns i veïnes i mitjançant un concurs d'idees convocat el 2017. Paral·lelament a les obres de Can Peguera, s'està treballant en la reforma i la rehabilitació del parc del Turó de la Peira per crear noves zones de joc, d'estada i d'aigua, i un nou rocòdrom, i per promoure la memòria popular i el valor ambiental de l'espai.

CARRER DE CARACAS, BON PASTOR I BARÓ DE VIVER

La reurbanització del carrer de Caracas, de 800 metres de longitud, representa una doble aposta: *veïnificar* els espais que connecten els barris del Bon Pastor i de Baró de Viver i donar suport al teixit industrial de la ciutat. D'una banda, aquestes millores transformen aquest carrer industrial en un nou eix cívic per fer més amable el pas d'un barri a l'altre i, de l'altra, es fomenta la implantació de noves activitats centrades en la innovació, la indústria i la formació. Els objectius són integrar els polígons en el teixit urbà, millorant-ne la mobilitat interna i facilitant el trànsit a peu entre barris, així com generar i potenciar noves relacions entre les empreses del polígon i el veïnat. El projecte és el resultat d'un procés

participatiu, desplegat al llarg del 2016, on es van recollir les demandes i les expectatives de les persones que hi viuen i hi treballen (particulars, empreses i col·lectius).

La reurbanització es pot resumir en quatre eixos d'acció: 1) garantir la seguretat dels vianants amb nous semàfors, 2) crear noves zones d'estada per donar al carrer un caràcter d'eix cívic, 3) endreçar els paviments i les lluminàries per crear un carrer amb identitat pròpia i 4) potenciar els aparcaments de moto. D'aquesta manera, el Pla de barris de Bon Pastor i Baró de Viver, juntament amb el districte de Sant Andreu, contribueix a revitalitzar l'activitat econòmica del territori, alhora que humanitza els carrers i els polígons per generar espais més amables. L'espai industrial dels dos barris es veu com una zona d'oportunitat per al creixement econòmic, per generar ocupació entre els veïns i veïnes i per a la revitalització d'una nova identitat industrial. La idea és millorar les infraestructures dels polígons per atreure i fomentar la implantació de noves activitats centrades en la innovació i la formació, i donar cabuda a iniciatives d'economia social i cooperativa de caràcter industrial, incidint en particular en activitats que fomentin l'economia circular i verda.

A les millores del carrer de Caracas se suma la tasca que durant els darrers anys està duent a terme el servei de dinamització dels polígons, que ofereix una sèrie d'eines per fer més competents i enfortir les empreses existents a la zona.

NOU PARC ESPORTIU URBÀ DE PATINATGE A LA MARINA DEL PRAT VERMELL

La transformació i el condicionament de la plaça del Moviment Obrer per a la pràctica d'esports urbans de lliscament és una reivindicació veïnal recollida al Pla de barris. El projecte s'ha elaborat d'una manera col·laborativa amb el veïnat, el col·lectiu de patinadors i patinadores i el teixit associatiu del barri de la



A



B



C



D

Marina. Durant el procés participatiu, desenvolupat el 2017, es va acordar la creació de tres espais: una àrea d'ús intensiu de 2.000 m² amb la part més activa del parc de patinatge; unes espirals convertides en piscines patinables o bols, i una zona d'iniciació, lliure d'obstacles, situada a la part inferior de l'espai. El nou parc de patinatge obert de 3.000 m² disposa d'una pèrgola que garanteix l'ombra i vertebrava les zones de pràctica avançada, d'iniciació i de relaxament. El parc està envoltat de noves àrees enjardinades, amb parterres fets de peces de formigó que també serveixen de banc i marquen els límits de la zona verda.

REURBANITZACIÓ DE LA PLAÇA DE SANT MIQUEL

Una de les actuacions destacades del Pla de barris del Raval sud i el Gòtic sud durant el període 2017-2020 va ser la reurbanització de la plaça de Sant Miquel en clau de ciutat jugable. El projecte partia de la reclamació històrica del veïnat de recuperar la plaça per a usos veïnals en substitució dels d'aparcament i la circulació rodada que la caracteritzava. S'ha aconseguit dotar la plaça de caràcter veïnal i d'una nova vida per als vianants amb la instal·lació d'innovadors jocs infantils i juvenils, la creació de zones d'estada i activitats intergeneracionals al centre de la plaça, una nova plantació d'arbrat i zones de paviment tou. Atès el caràcter històric de la zona, s'ha renovat tot el paviment de la plaça i se n'han millorat serveis com el clavegueram o la il·luminació.

1 Servei realitzat per Barcelona Activa, agència de desenvolupament econòmic local de Barcelona

A Can Peguera i Turó de la Peira.

Font: Ajuntament de Barcelona

B Marina del Prat Vermell.

Font: Ajuntament de Barcelona

C Plaça de Sant Miquel.

Font: Mònica Moreno. Ajuntament de Barcelona

D Carrer de Caracas.

Font: Ajuntament de Barcelona

PROGRAMA DE REGENERACIÓ URBANA

El Programa de regeneració urbana de Barcelona (PRU) es configura com una estratègia global, unitària i multidisciplinària d'actuacions en teixits urbans per millorar les condicions d'habitabilitat de les persones. És un programa amb caràcter integral que incorpora mesures socials, ambientals i econòmiques, i està dirigit a reduir les vulnerabilitats de la qualitat de vida a la ciutat i a reforçar, així, la resiliència social.

El PRU té l'objectiu d'apostar per un desenvolupament urbà que transcendeixi les consideracions habituals de la rehabilitació integral (millores en habitabilitat, accessibilitat i eficiència energètica) i doni solucions específiques per promoure la inclusió, l'ús eficient dels recursos, la mitigació i adaptació del canvi climàtic i la resiliència. El programa defineix cinc grans eixos estratègics que sintetitzen els següents vint-i-quatre objectius a assolir:

Eix 1. Millorar la qualitat del medi urbà

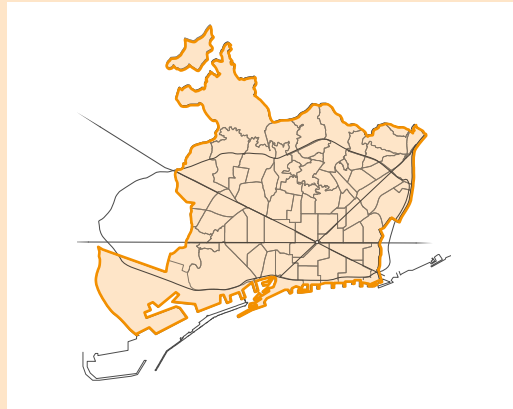
- 1 Millorar la qualitat ambiental de l'espai urbà
- 2 Promoure un espai públic de qualitat
- 3 Millorar la qualitat de l'edificació
- 4 Facilitar un parc d'habitatges de qualitat

Eix 2. Afavorir un ús eficient dels recursos

- 5 Reduir el consum i optimitzar el cicle de l'aigua
- 6 Promoure l'eficiència energètica
- 7 Minimitzar el consum materials i afavorir el reciclatge
- 8 Reduir el consum de territori

Eix 3. Garantir la cohesió i el benestar social

- 9 Garantir el dret a l'habitatge
- 10 Facilitar l'accés a la cultura
- 11 Apostar per una població educada i formada
- 12 Afavorir la implicació social de la ciutadania
- 13 Fomentar la convivència en un entorn segur
- 14 Garantir població sana i l'envelliment saludable
- 15 Afavorir la inclusió social



Autoria: IMU, Territoris XLM i URBANing

Direcció: IMU / Departament de Regeneració Urbana

Estat del projecte: en curs

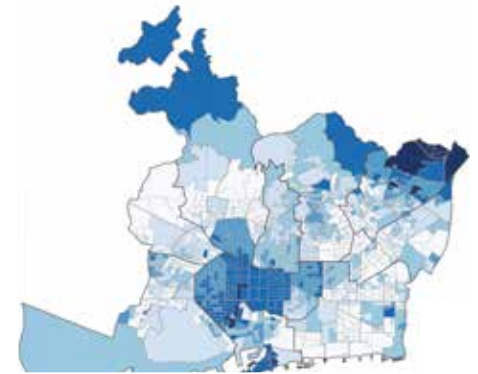
Eix 4. Promoure la diversitat funcional i social

- 16 Garantir una oferta residencial variada
- 17 Fomentar la diversitat social
- 18 Promoure una oferta d'equipaments i serveis, suficient
- 19 Afavorir una oferta econòmica, productiva i diversificada

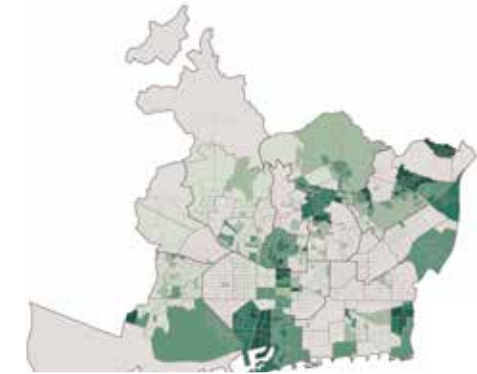
Eix 5. Reforçar la integració i l'equilibri territorial

- 20 Incentivar la capacitat econòmica
- 21 Fomentar l'atractivitat del barri
- 22 Millorar la connectivitat del barri amb la ciutat
- 23 Fomentar una mobilitat sostenible
- 24 Afavorir el sentiment de pertinença al barri

¹ L'Institut Municipal d'Urbanisme (IMU) gestiona tant l'execució i coordinació del programa com la comunicació amb els potencials beneficiaris, en coordinació amb altres ens de l'Ajuntament de Barcelona.



Eix 1: Qualitat del medi urbà - [escala de colors] +



Eix 2: Ús eficient dels recursos - [escala de colors] +



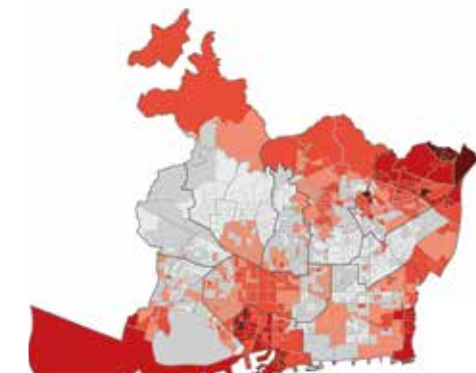
Eix 3: Comunitat - [escala de colors] +



Eix 4: Diversitat funcional i social - [escala de colors] +



Eix 5: Integració i equilibri territorial - [escala de colors] +



Vulnerabilitat global² - [escala de colors] +

↑ **Mapes de vulnerabilitat de qualitat de vida.** Per a cada un dels eixos estratègics es defineixen una sèrie d'indicadors de vulnerabilitat. Els resultats de l'anàlisi s'han cartografiat per eixos i en el mapa de vulnerabilitat global, el que ha permès identificar

els barris més vulnerables que seran objecte d'intervenció del PRU.

Font: UTE Territoris XLM, SCP i Ideem Innova, SL per a l'Ajuntament de Barcelona

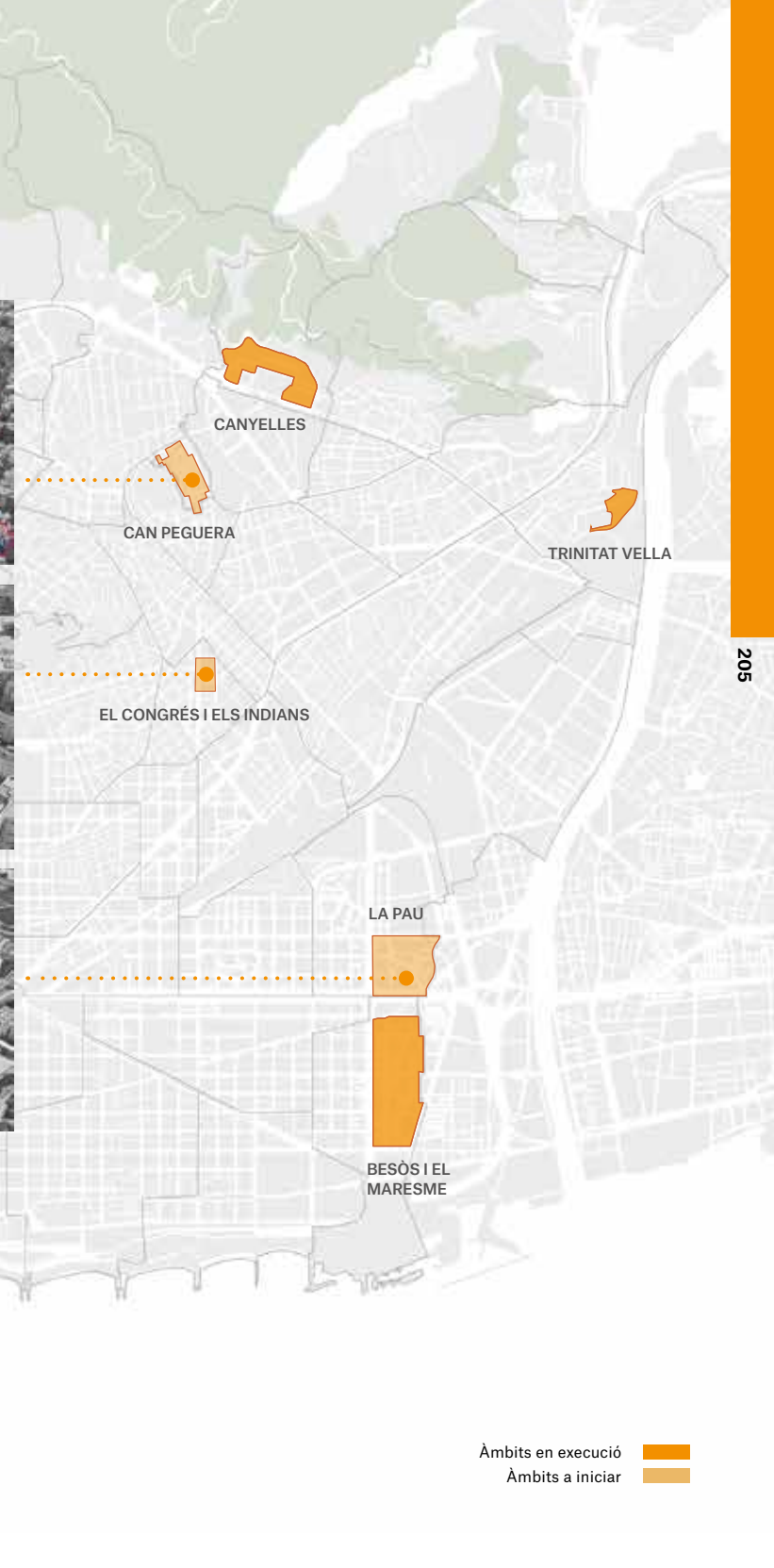
L'estratègia d'actuació radica en un catàleg d'actuacions que recull un conjunt de 65 possibles accions, i per a cadascuna d'elles s'identifiquen els elements següents: l'espai físic on s'executa (planta baixa, cos de l'edifici o coberta per als edificis residencials, i/o entorn urbà associat, és a dir, espai públic o equipaments), els beneficis que comporta (en quins components de vulnerabilitat de la qualitat de vida impacta), un sistema d'indicadors d'impacte i avaluació, i l'alineació amb els objectius de desenvolupament sostenible de l'Agenda 2030. Aquestes actuacions s'estructuren en els sis blocs següents:

- 1 Millores en l'estat de l'edificació
- 2 Millores en la qualitat dels espais de residència
- 3 Millores en l'entorn urbà quotidià
- 4 Millores en la salut comunitària
- 5 Reforç de la cohesió social i la convivència veïnal
- 6 Millores en la dotació d'activitats i serveis de proximitat

Una de les línies prioritàries del programa consisteix a oferir acompanyament i suport als veïns i veïnes durant tot el procés, mitjançant les campanyes d'informació porta a porta, les sessions de participació, la implementació d'un punt d'informació permanent en l'àmbit d'intervenció, la constitució de comunitats (en cas de no haver-n'hi), la resolució de dubtes i conflictes, l'incentiu de la cultura de manteniment, l'assessorament sobre les convocatòries d'ajuts i la tramitació dels expedients, els estudis de fiscalitat, les gestions administratives i les fonts de finançament, entre altres coses. També durant la fase final del procés, amb el reallotjament temporal dels veïns i veïnes durant les obres i el trasllat i l'emmagatzematge de les seves pertinences.

Per tal d'assegurar la viabilitat del programa, cal tenir en consideració que, sigui quin sigui l'àmbit d'actuació, només podrà ser executat de forma adequada si existeixen mecanismes de gestió i bon govern que siguin sensibles amb la població sobre la qual s'actua. El punt de partida, però, ha de ser l'encaix de les actuacions en el marc normatiu vigent: legislació de sòl estatal, llei d'urbanisme catalana, llei del dret a l'habitatge i legislació de subvencions.

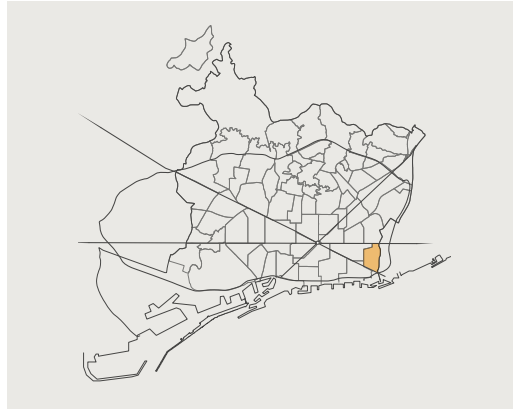
→ Localització dels àmbits de regeneració urbana.
Font: Institut Municipal d'Urbanisme (IMU)



EL BESÒS I EL MARESME

El projecte de regeneració urbana al Besòs Maresme es va iniciar l'any 2020 i es va concebre, juntament amb el de Trinitat Vella, com a prova pilot del Programa de regeneració urbana de Barcelona. L'àmbit d'intervenció a l'antic barri del Sud-oest del Besòs està delimitat per la rambla de Prim i els carrers de Llull i de Bernat Metge, i el límit municipal amb Sant Adrià de Besòs.

La primera fase de treball consisteix en una campanya informativa del programa i d'inspeccions tècniques als edificis residencials amb l'objectiu de fer una diagnosi prèvia de la situació en la qual es troba el parc d'habitatges. Amb aquesta diagnosi, es definiran amb exactitud quines són les actuacions que caldrà dissenyar per regenerar la zona i s'establirà un ordre de prioritats per als edificis que estiguin en una situació més delicada. Per a les inspeccions, s'han escollit expressament 45 comunitats (agrupació d'habitatges al voltant d'una escala d'ús comú) d'un total de 204, en tractar-se de les més representatives. Les inspeccions comprenen tant els elements comuns dels edificis (estructura, façanes, escales, cobertes, instal·lacions, etc.) com



Autoria: Gerència de l'Institut Municipal d'Urbanisme, Direcció de Serveis Jurídics i Departament de Regeneració Urbana (IMU)

Entitat operadora: IMU / Departament de Regeneració Urbana

Estat del projecte: en curs

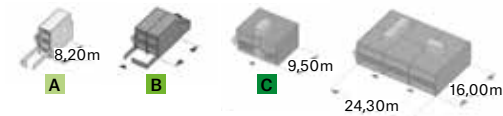
l'interior dels habitatges. Els resultats que s'obtinguin d'aquestes 45 comunitats (amb un total de 1.022 habitatges) es podran aplicar a les comunitats amb característiques similars de cada tipologia.

↓ Proposta d'intervenció al c. d'Alfons el Magnànim, 44.
Font: Institut Municipal d'Urbanisme (IMU)



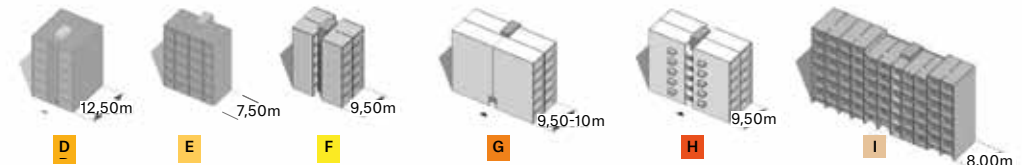
PB+1 (Baixa densitat)

Blocs residencials de PB+1 d'habitatges unifamiliars en filera (A)
Blocs residencials de PB+1 d'habitatges plurifamiliars (B)
Blocs mixtes de PB+1 d'habitatges plurifamiliars i comerç en planta baixa (C)



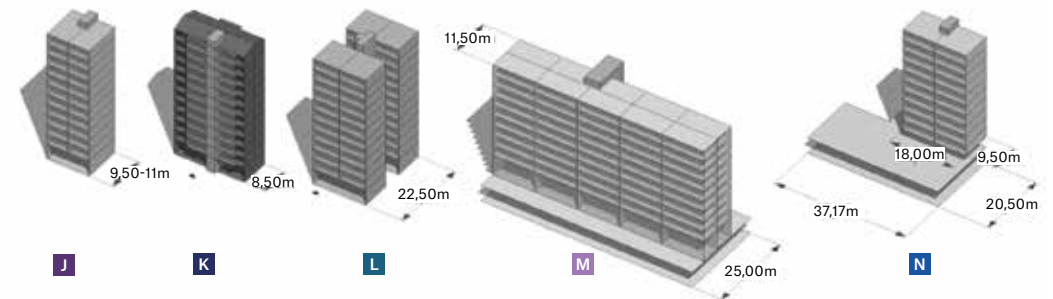
PB+5 (Mitja densitat)

Blocs residencials de PB+5 d'habitatges plurifamiliars



PB+11 (Alta densitat)

Blocs mixtes de PB+11 d'habitatges plurifamiliars i comerç en planta baixa



L'antic barri del Sud-oest del Besòs és un exemple característic dels teixits urbans de bloc obert que van proliferar a Barcelona durant la segona meitat del segle XX. Els diferents blocs es van repartir entre diversos arquitectes, que van aplicar el mateix disseny i

els mateixos sistemes constructius als conjunts que projectaven. A dalt es poden veure les principals tipologies edificatòries presents en l'àmbit.

Font: Barcelona Regional a partir de dades de l'Institut Municipal d'Urbanisme (IMU)



Paral·lelament, s'han endegat una sèrie de projectes pilots que es duen a terme en dues fases i que tenen la finalitat d'establir l'estratègia d'intervenció més adequada en cada cas, posant l'accent en la rehabilitació energètica dels edificis. Amb aquests projectes pilot es vol posar a prova el protocol a seguir en les intervencions futures; analitzar les problemàtiques de caràcter logístic, és a dir, totes les possibles solucions a oferir al veïnat en el transcurs de l'actuació, com ara l'allotjament temporal; mesurar el temps de realització de les diferents accions; extreure una primera mostra d'indicadors; controlar l'estalvi energètic amb les noves solucions executades; avaluar el grau d'implicació dels residents en relació amb la cultura del manteniment; fomentar el grau de cohesió de les comunitats un cop executada l'actuació, i pensar en les possibilitats de gestió de l'energia produïda, com poden ser les comunitats energètiques.

Per portar a terme les diferents actuacions de regeneració urbana, es preveu redactar

diverses declaracions d'àrea de conservació i rehabilitació que incloguin al voltant de 500 habitatges, una mida adequada per facilitar-ne la gestió. La primera, aprovada l'any 2022, correspon als edificis dels carrers de Messina 1-11, Epir 2-6, Rodes 2-6, Marsala 6-10 i Tarbà 2-12. La segona, actualment en redacció, engloba Alfons el Magnànim 40-44, Tessàlia 2-6, prada 2-12, Sàsser 2-6 i Benevent 2-6. Ambdues àrees engloben els blocs que tenen comunitats a les proves pilot.

Les diferents actuacions en les edificacions, definides en els projectes executius per a cada finca i bloc, tenen com a objectiu obtenir una millora en els termes següents:

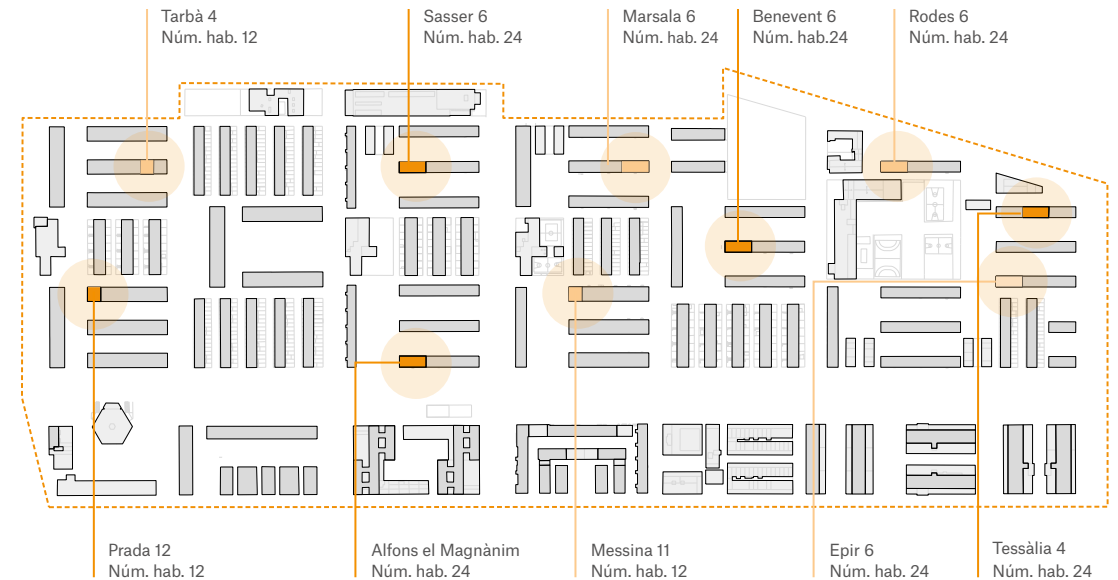
- Rehabilitació energètica de l'edifici.
- Renovació d'instal·lacions.
- Rehabilitació estructural.
- Millora de l'accessibilitat.
- Millora dels espais d'habitabilitat.
- Generació energètica

La primera obra en iniciar-se ha estat la de la comunitat del carrer de Messina número 11. Té un pressupost estimat de 724.060€, que engloba la rehabilitació estructural, energètica i d'accessibilitat, la generació d'energia, el real·lotjament, i el trasllat i l'emmagatzematge de pertinences.

← Proposta d'intervenció al c. de Messina, 11.
Font: Institut Municipal d'Urbanisme (IMU)

↓ Planta amb les comunitats de les proves pilot.
Font: Edició a càrrec de Barcelona Regional amb informació de l'Institut Municipal d'Urbanisme (IMU)

- Augment de l'aïllament tèrmic de les façanes.
- Renovació de totes les fusteries exteriors.
- Substitució de la coberta.
- Instal·lació d'un nou parament pluvial al frontal amb aïllament tèrmic.
- Estudi per la instal·lació de plaques solars foto voltaïques a la coberta.
- Instal·lació de tendals a la façana sud-oest com a mecanisme de protecció de la radiació solar.
- Reparació de les patologies estructurals existents.
- Instal·lació d'un ascensor.
- Arranjament dels accessos i caixa d'escala.
- Creació de balcons a la façana sud-oest del carrer de Trapani per donar solució a noves necessitats de l'habitatge.
- Renovació d'instal·lacions de la xarxa de sanejament i de les connexions a la xarxa general.
- Renovació de la instal·lació elèctrica de zones comunes per adaptar-la a les normatives actuals.



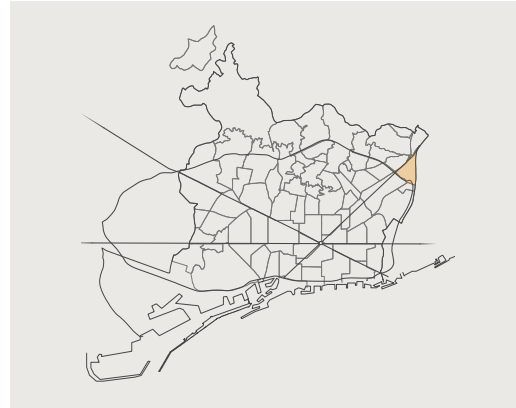
FASE 1: 96 habitatges. Pressupost aproximat: 5.148.434 €
FASE 2: 108 habitatges. Pressupost aproximat: 5.736.142 €
TOTAL: 204 habitatges. Termini d'execució estimat de 4 anys

TRINITAT VELLA

El projecte es va endegar l'any 2018 i va néixer com a prova pilot del Programa de regeneració urbana de Barcelona.

Durant una primera fase de diagnosi, es va fer treball de camp i es va desplegar una campanya d'informació per explicar el projecte al veïnat. Es van dur a terme inspeccions tècniques als edificis residencials amb una mitjana de més de 45 anys d'antiguitat i amb símptomes de deteriorament. També es van prendre mesures cautelars i de detecció de presència de ciment aluminós, i es va fer un estudi de soterrament i retirada de cablejat de les façanes. Fruit de tota aquesta feina prèvia, el 2021 es va aprovar la delimitació de l'àmbit d'intervenció, ampliat respecte als treballs inicials, i que abraça pràcticament tota la meitat nord del barri.

- Rehabilitar els edificis residencials perquè ofereixin el màxim de prestacions, confort i condicions d'habitabilitat. S'executaran obres de consolidació estructural i de millora de les condicions d'estanquitat i de salubritat i de les instal·lacions. Els esforços se centraran en la millora dels aïllaments tèrmics i sonors de les façanes i cobertes, i en la reducció del consum energètic dels edificis.
- Fomentar la generació d'energia verda tant en els mateixos edificis com en l'espai públic. S'instal·laran plaques fotovoltaïques en les cobertes dels edificis i també se n'estudiarà la ubicació a l'espai públic.



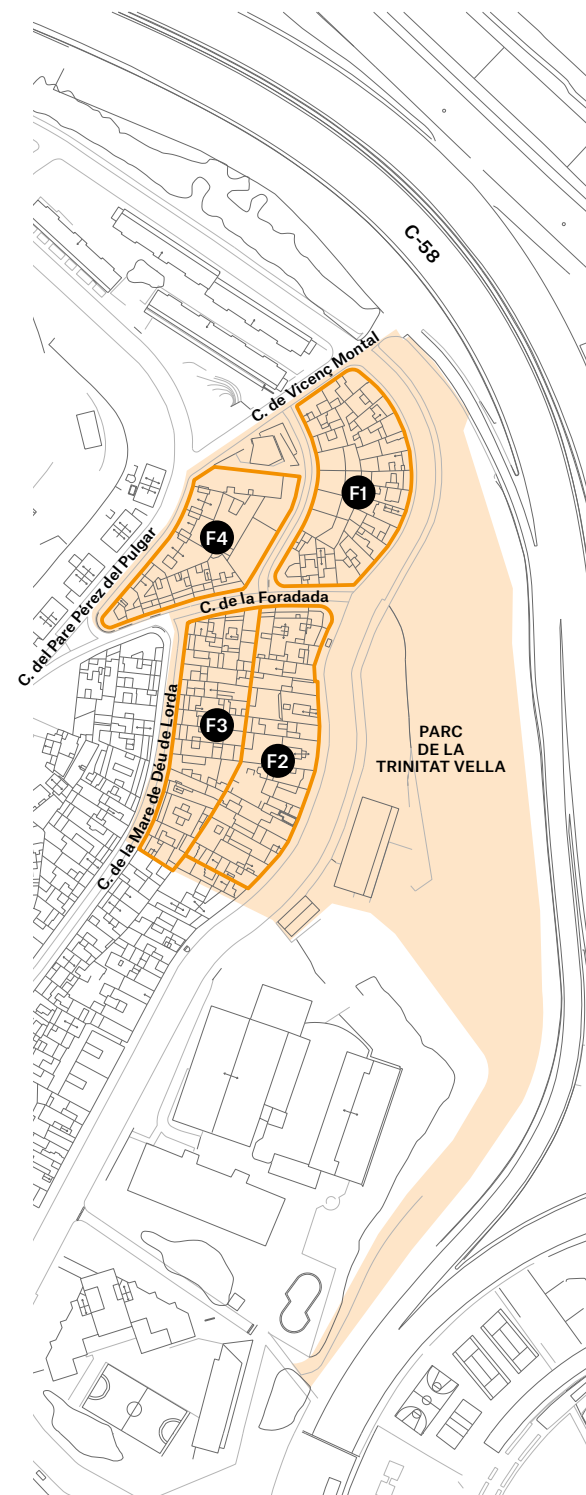
Autoria: Departament de Regeneració Urbana (IMU) i Laboratori d'Edificació de la UPC

Entitat operadora: IMU / Departament de Regeneració Urbana

Estat del projecte: en curs

- Reurbanitzar l'espai públic per actualitzar els carrers i posar a disposició del veïnat un nou entorn urbà de qualitat que convidi a fer-hi vida. Es preveuen obres de reurbanització, amb noves seccions, de millora del paviment i d'augment del verd, així com el soterrament del cablejat de les façanes per endreçar els elements de l'espai públic. D'altra banda, es reurbanitzarà la franja verda entre el barri i el nus de la Trinitat perquè esdevingui un espai de passejada segur, ben il·luminat i que permeti la pràctica de l'esport. Aquesta intervenció es farà amb criteris de sostenibilitat, recuperant el traçat de l'antic Rec Comtal en la seva urbanització.

→ Àmbit del Programa de regeneració urbana al barri de Trinitat Vella subdividit en 5 fases.
Font: Barcelona Regional a partir de dades de l'IMU



L'àmbit de regeneració urbana de Trinitat Vella queda delimitat pels carrers de Via de Bàrcino, de Vicenç Montal, del Pare Pérez del Pulgar, de la Foradada i de la Mare de Déu de Lorda, amb l'afegit de la zona verda compresa entre aquest àmbit i la B-20 i el nus de la Trinitat. Té una superfície de 33.829 m² i engloba 75 finques amb 471 entitats registrals (de les quals 432 són habitatges i 39 són locals), 11.170 m² de sòl urbà consolidat i 22.533 m² de superfície de vials i zones verdes.

FASE 1

Illa delimitada pels carrers de Via de Bàrcino, de la Foradada, de Mossèn Epifani Lorda i de Vicenç Montal. Inspeccions executades: 113 habitatges i 20 comunitats.

FASE 2

Illa delimitada pels carrers de la Foradada i de Via de Bàrcino. Inspeccions executades: 116 habitatges i 27 comunitats.

FASE 3

Illa delimitada pels carrers de la Mare de Déu de Lorda i de la Foradada. Inspeccions executades: 107 habitatges i 18 comunitats.

FASE 4

Illa delimitada pels carrers de la Foradada, de Mossèn Epifani Lorda, de Vicenç Montal i del Pare Pérez del Pulgar. Fase pendent d'inspecció.

FASE 5

Espai públic. Les obres d'urbanització de l'espai públic tindran una fase pròpia i la seva execució serà independent i en funció de les necessitats de les obres d'edificació.

Per al desenvolupament de les actuacions, l'Ajuntament aportarà una part de finançament públic i acordarà amb els propietaris dels habitatges les seves aportacions al cost integral de la rehabilitació en funció del seu percentatge de propietat. Les actuacions comptaran amb els ajuts dels fons europeus Next Generation, que centren el seu finançament en la rehabilitació energètica, el tractament adequat de residus i la implantació de criteris de circularitat en la regeneració dels edificis.

D'aquesta manera, un dels punts més importants del projecte serà assolir una rebaixa important de la demanda energètica. Per això, es planteja la renovació de l'envolupant i les fusteries exteriors a fi d'arribar a rebaixes superiors al 60 %, que se situen dins els trams més alts de les ajudes europees.

També es prioritzarà la utilització d'elements constructius de tipus additiu, que generin menys residus i siguin fàcilment desmuntables o substituïbles, com poden ser façanes ventilades, terres tècnics, estructures caragolades i, en general, elements muntats

en sec amb solucions industrialitzades, així com materials reciclats i/o amb segells que en garanteixin la sostenibilitat, com per exemple planxes de suro per als elements d'aïllament vertical. A les intervencions estructurals es procurarà en tot moment prevenir abans que intervenir, per exemple amb l'ús de pintures anticarbonatació sobre el formigó dels forjats, i reparar o reforçar abans que substituir, per exemple amb elements metàl·lics telescòpics caragolats a l'estructura preexistent. Amb aquesta estratègia es generaran menys residus i s'aprofitarà la part de l'estructura en bon estat.

Finalment, es pretén que els edificis intervinguts aportin un major grau de qualitat i participació en la seva relació amb l'espai públic. Es busca, d'una banda, crear espais de balcons i terrasses que ampliïn la funcionalitat dels habitatges i, de l'altra, establir uns acabats que puguin donar més qualitat a l'espai públic. A més, es persegueix la promoció de la versatilitat funcional amb la generació d'espais polivalents aprofitant-ne la coberta o altres espais comuns.

- Proposta d'intervenció al c. de la Foradada, 87.
Projecte de millora del rendiment energètic de l'edifici.
Font: IMU + Laboratori d'Edificació UPC
- Proposta d'intervenció a la Via de Bàrcino, 19.
Font: IMU + Laboratori d'Edificació UPC



MPGM PER A LA MILLORA URBANÍSTICA I AMBIENTAL DELS BARRIS DE GRÀCIA

Els barris de Gràcia constitueixen el casc urbà més antic de Barcelona després del de Ciutat Vella. Tanmateix, el Pla general metropolità vigent (1976) va tractar el nucli antic de Gràcia sense cap previsió de protecció específica, alhora que importants reserves viàries van condicionar-ne el desenvolupament i van qüestionar-ne l'interès de la trama urbana. El Pla especial de millora, protecció i reforma interior (PEMPRI) de la Vila de Gràcia (1986) va ser un primer pas per al reconeixement del valor del teixit urbà de la Vila. No obstant això, tampoc va ser suficient per preservar la identitat de Gràcia.

Les dinàmiques urbanístiques i edificatòries a la ciutat dels darrers decennis del segle XX van conduir a un accelerat procés de transformació dels teixits d'alguns dels centres històrics del pla de Barcelona. Aquest procés ha donat com a resultat l'increment de la substitució de les edificacions tradicionals i la pressió sobre l'estructura residencial dels seus barris.

La modificació del Pla general a Gràcia s'emmarca en les revisions de planejament que ha anat impulsant l'Ajuntament de Barcelona per tal d'adequar la regulació urbanística del conjunt de nuclis històrics tradicionals de la ciutat (Sarrià, Sant Andreu, Poblenou, Horta) als criteris actuals de conservació i manteniment dels teixits històrics. Les seves propostes van diriges a promoure la protecció del patrimoni construït, la producció de nou habitatge protegit i la sostenibilitat ambiental.

L'any 2018, l'Ajuntament de Barcelona va delimitar un àmbit de suspensió de llicències per tal de dur a terme els treballs per a l'avaluació del patrimoni construït i vegetal dels barris tradicionals de Gràcia i, posteriorment, per a la revisió del planejament general. Amb la voluntat de compartir i debatre els continguts d'aquests treballs, durant els anys 2019



3.400 FINQUES AMB PRESERVACIÓ URBANÍSTICA O PATRIMONIAL	1.714 HABITATGES DE PROTECCIÓ	94% DESAFECTACIÓ D'HABITATGES
--	--	--

Redacció: Ajuntament de Barcelona i Jorner Llop Pastor Arquitectes

Direcció: Gerència d'Urbanisme / Direcció de Serveis de Planejament i Direcció de Serveis d'Actuació Urbanística

Estat del pla: aprovat definitivament 2022

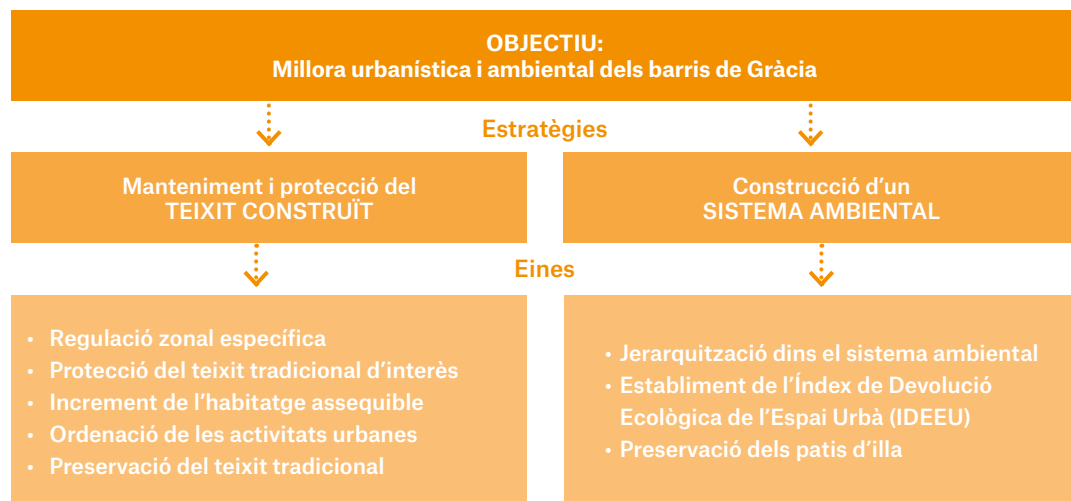
i 2020 es va promoure un procés de participació amb les entitats, les associacions i el veïnat dels barris.

El desembre de 2020 es va aprovar definitivament el Pla especial de protecció del patrimoni històric artístic dels barris tradicionals de la Vila de Gràcia (PEPPHA), i el febrer de 2022 es va aprovar la modificació del PGM per a la millora urbanística i ambiental dels barris de Gràcia.

L'àmbit de l'MPGM inclou un territori d'una superfície propera a les 190 hectàrees dins del districte de Gràcia, que engloba pràcticament la totalitat del barri de la Vila de Gràcia i part dels barris de Gràcia Nova, la Salut i Vallcarca.

- **Plaça de la Virreina.**
Font: Vicente Zambrano González. Ajuntament de Barcelona
- ➔ **Plaça de la Vila de Gràcia.**
Font: Ajuntament de Barcelona





Àmbit de la MPGM

L'àmbit de l'MPGM abasta un territori d'una superfície propera a les 190 hectàrees dins del districte de Gràcia, que engloba pràcticament la totalitat del barri de la Vila de Gràcia i part dels barris de Gràcia Nova, la Salut i Vallcarca.

Font: Ajuntament de Barcelona

ELS 4 PILARS DE LA MODIFICACIÓ

1 PATRIMONI

PROTECCIÓ PATRIMONIAL

L'objectiu és conservar l'esperit i la singularitat de Gràcia, de manera que l'àmbit es defineix com a un espai urbà d'interès patrimonial assimilable a un conjunt històric. Incorpora les proteccions patrimonials dels elements i els edificis catalogats inclosos en el PEPHA i proposa 54 edificis més a protegir. Bona part d'aquests edificis s'incorporen en el conjunt protegit de la Vila de Gràcia i el reforcen. La revisió del Catàleg de Patrimoni també permet justificar la desafectació d'algunes de les edificacions que es protegeixen i que estaven afectades per vialitat o per espais verds que no s'havien dut a terme. El canvi de règim urbanístic de sistema urbanístic a zona en garanteix la preservació definitiva.

PROTECCIÓ URBANÍSTICA

Pel que fa a la protecció urbanística, es proposa una ordenança per a la regulació de les edificacions tradicionals i per al foment de la seva rehabilitació. Així mateix, es delimiten i s'estableixen com a eina de protecció urbanística d'abast general tres tipus d'espais a protegir:

- Eixos tradicionals
- Ambients tradicionals
- Fronts d'edificació tradicional

L'objecte d'aquestes proteccions urbanístiques és preservar, consolidar i millorar la regulació de les condicions urbanístiques de l'espai públic i les edificacions (referents de diverses tipologies essencials en l'evolució i la definició del paisatge urbà del carrer del qual formen part) inclosos en l'àmbit protegit, així com de les actuacions de nova planta per tal d'afavorir-ne la integració en el paisatge urbà en què s'insereixen.

Concretament, pel que fa als diferents tipus de protecció urbanística, s'obliga al manteniment de l'arquitectura tradicional existent i s'indiquen diferents criteris sobre la composició de les façanes i la utilització de determinats tipus d'acabats o de materials per al foment de la seva rehabilitació. Per als casos de noves edificacions o ampliacions, caldrà que els projectes corresponents aportin l'estudi del front del carrer en els trams adjacents de 30 metres per tal de justificar la bona integració de la noves edificacions en el paisatge urbà tradicional.

Aquest principi també cal tenir-lo en compte en les operacions de millora de l'espai públic, amb una visió general que preservi els valors essencials d'aquests carrers, que són referents històrics de paisatge, des del mateix traçat fins a elements destacats (com ara fanals vuitcentistes o modernistes) o d'altres que passen més desapercebuts (com plaques o ancoratges tradicionals).



1 **Edifici de la Telefònica**
Carrer Gran de Gràcia, 139-151



2 **Edifici d'habitatges**
Carrer de Verdi, 212



3 **Casa Aleix Clapés**
Carrer de l'Escorial, 125-127

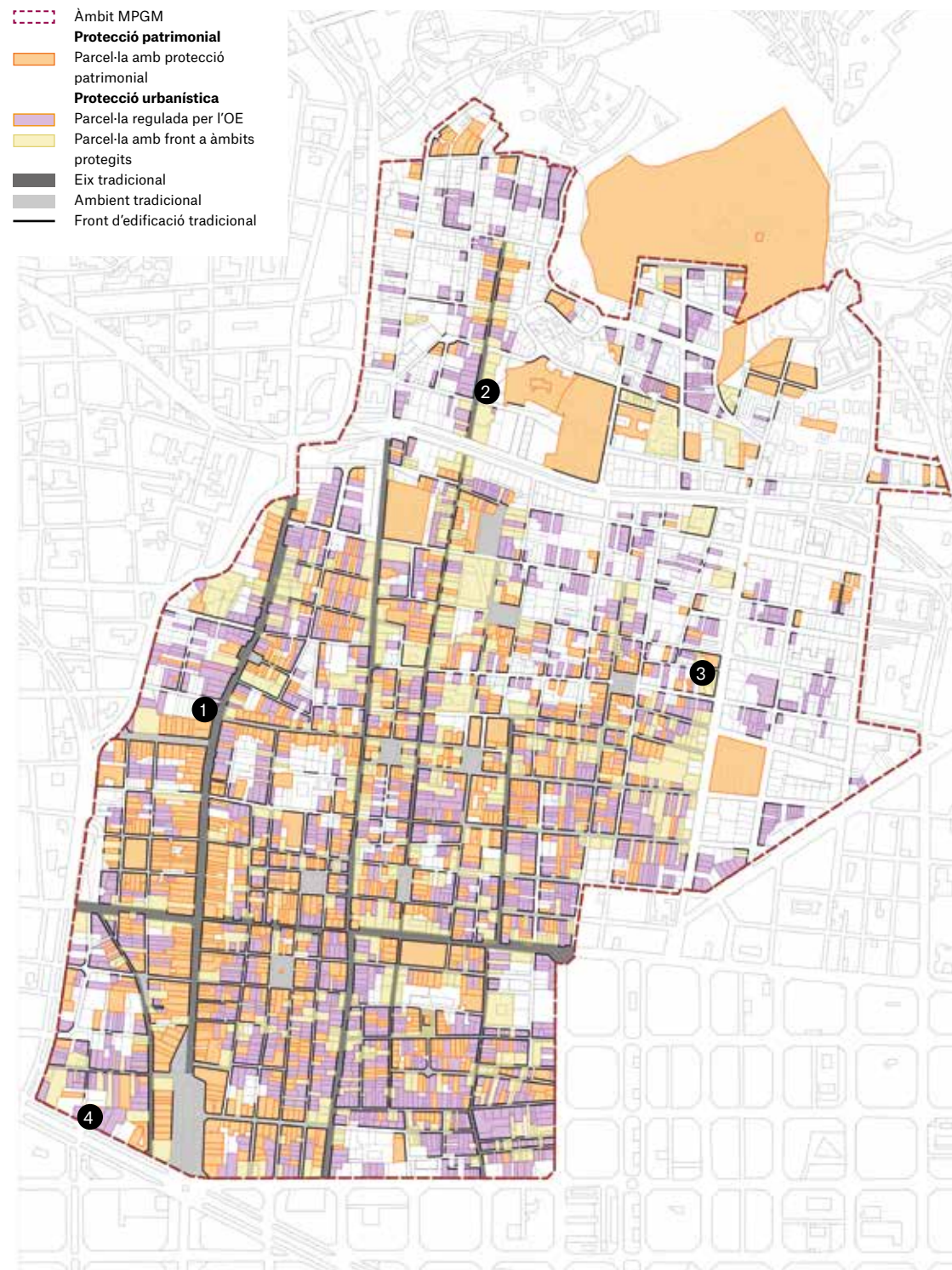


4 **Casa José Larrañaga (Palauet Minerva)**
Avinguda Diagonal, 464

↑ **Incorporació de 4 edificacions al Catàleg de Patrimoni.**
Font: Ajuntament de Barcelona

→ **Proteccions patrimonials i urbanístiques.**
Font: Ajuntament de Barcelona

- Àmbit MPGM
- Protecció patrimonial**
- Parcel·la amb protecció patrimonial
- Protecció urbanística**
- Parcel·la regulada per l'OE
- Parcel·la amb front a àmbits protegits
- Eix tradicional
- Ambient tradicional
- Front d'edificació tradicional



2 SALUT

MOBILITAT RACIONAL I SOSTENIBLE

S'aposta per la mobilitat activa, col·lectiva i vinculada als usos urbanístics de les plantes baixes. Es diferencien quatre subsistemes dins de l'espai viari i se'n regulen els usos i la urbanització en coherència:

- Xarxa viària bàsica. Són els carrers que formen les superilles.
- Xarxa viària de connexió local. Amb prioritat de la mobilitat activa i el transport públic. Es restringeix l'ús de les plantes baixes a l'activitat, al comerç i als serveis.
- Eixos d'activitat. Amb preferència pels modes actius i el trànsit restringit de vehicles. Es restringeix l'ús de les plantes baixes a l'activitat, al comerç i als serveis.
- Carrers residencials. Amb preferència pels modes actius i el trànsit restringit de vehicles als residents. Es restringeixen les activitats que generen trànsit de vehicles a motor. Es permet l'ús d'habitatge de les plantes baixes.

MILLORA AMBIENTAL

Es proposa avaluar el potencial dels serveis ecosistèmics de forma conjunta en tots els espais en contacte amb l'aire lliure: carrers, patis d'illa, cobertes i mitgeres, parcs i jardins urbans. Com a aspecte innovador, es defineix per això l'índex de devolució ecològica de l'espai urbà (IDEEU) com la composició ponderada de tres factors:

- El sòl/pell (s) superficial dels espais lliures.
- El vol/biomassa (v) que s'ha d'implantar i desenvolupar en aquests espais.
- La biodiversitat (b) d'aquests, entesa com els espais més protegits d'interferències que han de permetre el desenvolupament i manteniment d'uns nivells de biodiversitat més elevats en els espais urbans.

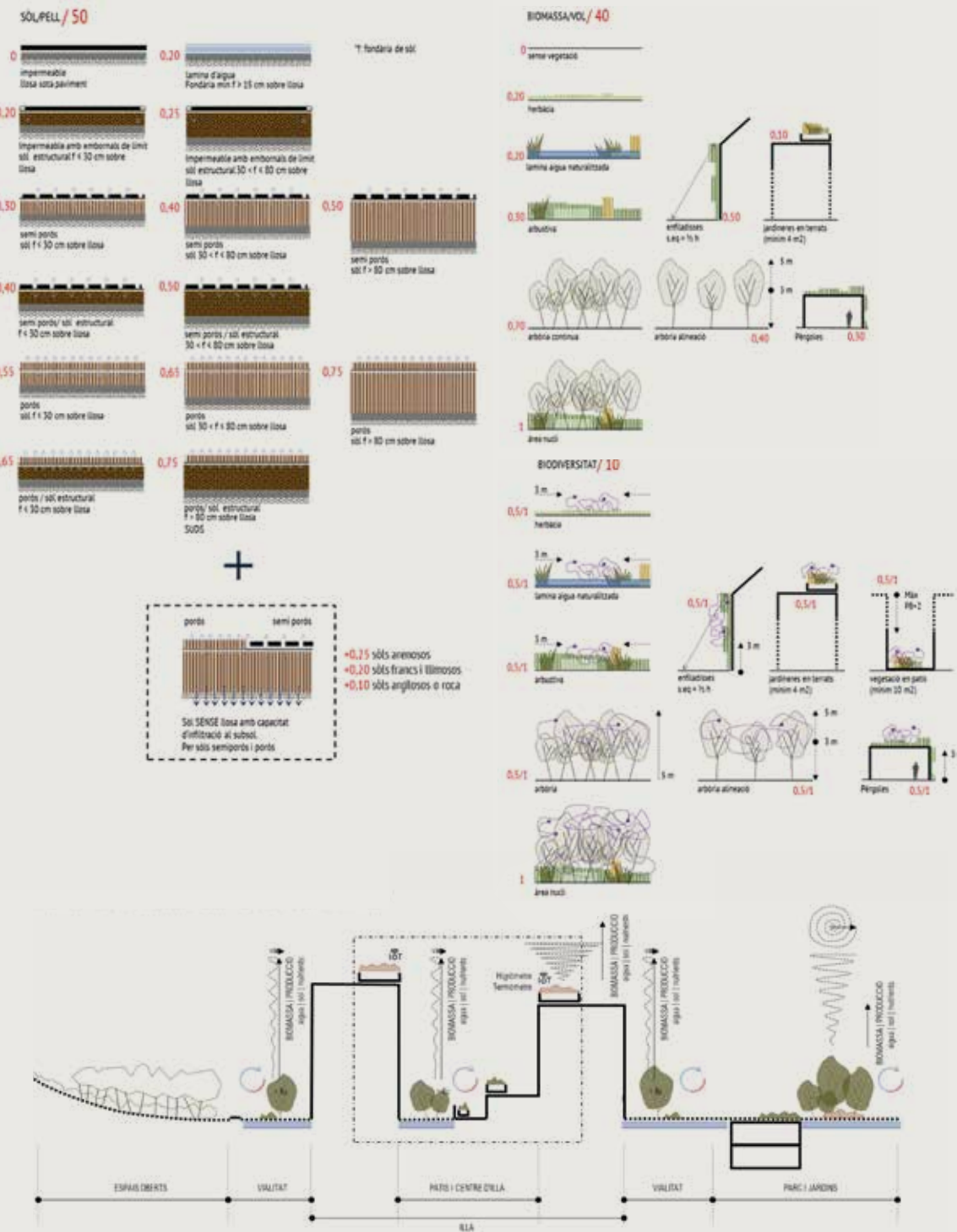


A totes i cadascuna de les claus urbanístiques de sistemes se li associa un IDEEU, en funció de la seva tipologia. En les zones s'estableix un IDEEU per als terrats, mitgeres i patis, per a noves edificacions i grans rehabilitacions o en aquelles finques que s'acullin a acords per millorar les condicions de sostenibilitat del barri, com alliberar sòl en els interiors d'illa. D'aquesta manera, l'IDEEU marca un nivell d'exigència de sostenibilitat a totes les realitats urbanes i defineix un sistema de quantificació, tant en l'espai públic com el privat.

En tractar-se d'un teixit urbà molt compacte, es posa especial èmfasi en els espais interiors d'illa, ja que representen les darreres oportunitats d'incorporar millores ambientals. No es permet l'edificació en els espais interiors d'illa ni en el seu subsol.

L'MPGM també estableix unes condicions ambientals de compliment obligat per a totes les edificacions de nova planta, obres de gran rehabilitació i remunes de més d'una planta.

↑ Carrer d'Astúries, eix d'activitat.
Font: Marta Torrent Santarita. Barcelona Regional



↑ Índex de devolució ecològica de l'espai urbà (IDEEU).
Font: IGREMAP per a l'Ajuntament de Barcelona

3 HABITATGE

REVISIÓ DE LES AFECTACIONS

Es planteja eliminar la major part de les afectacions viàries i mantenir tan sols les afectacions que suposin una millora del paisatge urbà, així com desafectar els sòls qualificats de sistema d'espais lliures no estrictament necessaris i que comportin l'eliminació d'habitatges existents. Així mateix, es proposa reconsiderar alguns dels sòls qualificats d'equipaments i alhora reconèixer els edificis que ja fan aquesta funció i que no estan reconeguts pel PGM. D'aquesta manera, la desafectació resultant és del 94 % dels habitatges afectats.

INCREMENT D'HABITATGE ASSEQUIBLE

En tractar-se de sòl urbà consolidat, no hi ha sectors de transformació en els quals poder garantir una reserva significativa d'habitatge protegit. Per això es plantegen quatre mesures que, mitjançant l'execució del que preveu en aquesta matèria la normativa urbanística, generin habitatge assequible:

- Reservar el 30 % del sostre d'actuacions de nova construcció o gran rehabilitació per a habitatge protegit, en parcel·les on es pugui edificar més de 400 m² de sostre.
- Qualificar d'habitatge protegit les plantes baixes en les quals s'admeti el canvi d'ús a habitatge (només als carrers residencials).
- Limitar la subdivisió dels habitatges existents als que tinguin una superfície superior a 160 m², i sempre que la meitat dels habitatges resultants es destinin a habitatge protegit.
- Construir habitatge protegit a les actuacions d'expropiació delimitades a aquest fi. Es preveu que es podrien qualificar 52 habitatges protegits.

4 ACTIVITATS URBANES I COMERÇ DE PROXIMITAT

El propòsit és afavorir la ciutat complexa i mixta, incentivant la presència d'activitat en planta baixa i protegint el comerç de proximitat. És a dir, fomentar la vida de barri i la vida quotidiana. Per tal de vetllar per una bona convivència entre activitats urbanes i ús residencial, es regulen els usos en funció del tipus de carrer. Es reconeixen com a eixos d'activitat aquells carrers amb una presència més gran de locals actius i es proposa ampliar-ne la fondària edificable en planta baixa per afavorir la implantació d'usos comercials, terciaris i de serveis. En aquest sentit, només s'admetrà l'ús d'habitatge en les plantes baixes als carrers residencials, i sempre que es qualifiquin d'habitatge protegit.



↑ **Activitats urbanes. Definició dels eixos d'activitat.**
Font: Ajuntament de Barcelona



↑ **Plaça de les Dones del 36.**
Font: Ajuntament de Barcelona

↓ **Plaça de la Vila de Gràcia.**
Font: Ajuntament de Barcelona

PROTECCIÓ DEL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC

El patrimoni cultural és un dels testimonis fonamentals de la trajectòria històrica i de la identitat d'una col·lectivitat. Els béns que l'integren constitueixen una herència insubstituïble, que cal transmetre en les millors condicions a les generacions futures.

Barcelona impulsa un pla estratègic per protegir el patrimoni, el paisatge i la seva identitat popular, històrica i ambiental. La Mesura de govern Barcelona, ciutat patrimoni (2022) agrupa un seguit d'actuacions que afegeixen una nova mirada a la concepció tradicional del patrimoni per tenir en compte valors lligats a la vida quotidiana dels barris i la lluita contra el canvi climàtic.

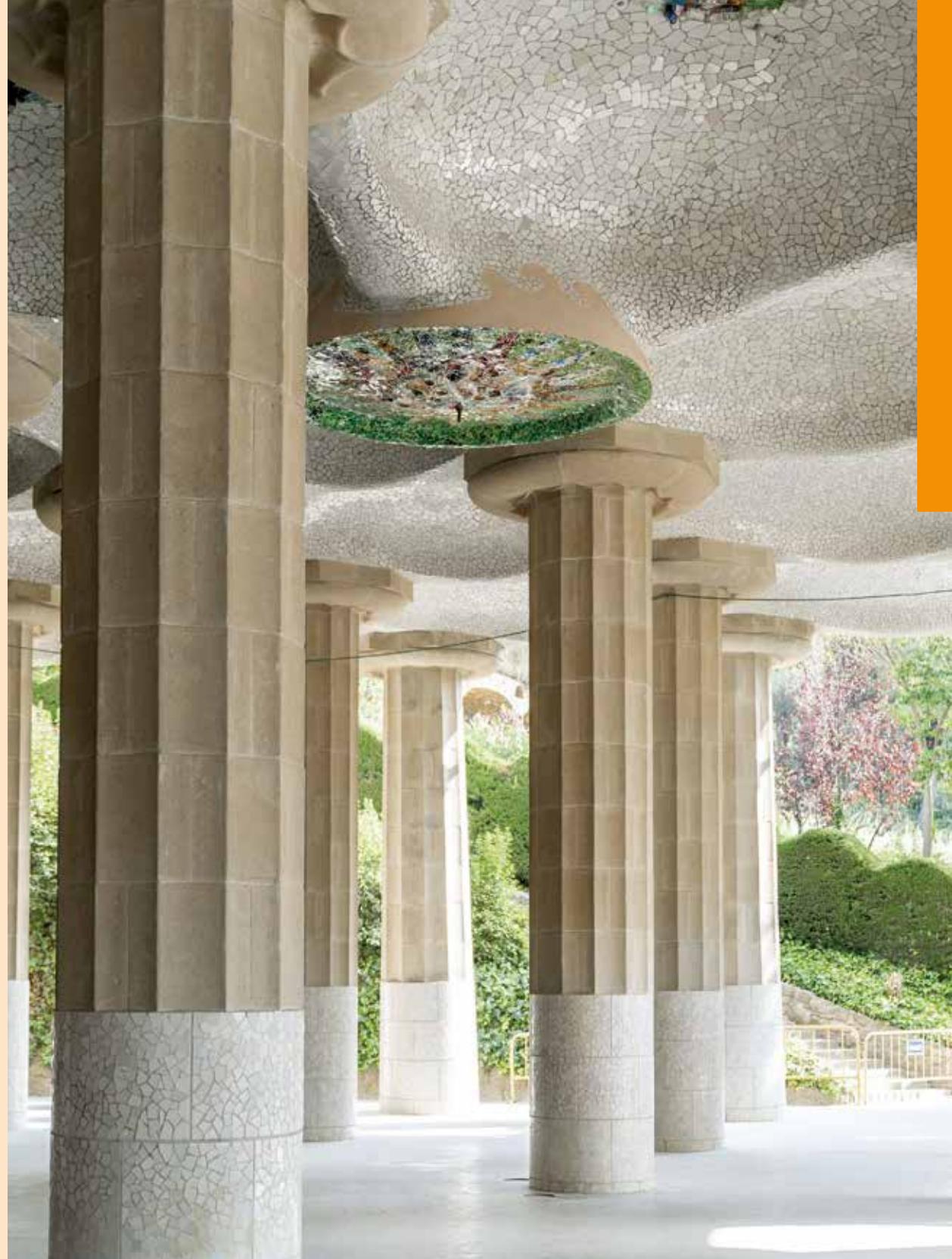
Els últims anys, el terme clàssic de *patrimoni* referit als grans edificis singulars i monumentals ha evolucionat, tant a escala local com global. Avui dia, la protecció del caràcter singular de la ciutat ha d'anar molt més enllà i ha d'incloure el patrimoni popular, obrer, urbà i històric, perquè és el que crea un lligam sentimental amb la vida quotidiana i és essencial per mantenir una identitat integradora als barris i a la ciutat. A més, en un moment d'emergència climàtica, poder preservar la

ciutat construïda i evitar enderrocs per potenciar la rehabilitació és una de les estratègies claus per reduir emissions i, alhora, fomentar la creació d'una economia verda centrada a millorar l'habitabilitat i l'eficiència energètica de les edificacions.

Per tot això, la mesura recull un seguit d'iniciatives per posar al dia tots els instruments disponibles i crear-ne de nous: es faran canvis a la normativa municipal per millorar el control dels enderrocs i evitar que es perdin elements amb valor patrimonial que no estan protegits; s'ampliarà el Catàleg de Patrimoni perquè passi de ser un instrument tancat a un de viu i en constant revisió, que permeti actuar de forma proactiva; es continuaran protegint els teixits històrics, com ja s'ha fet a Gràcia, Horta, el Poblenou i ara als barris del Clot i Camp de l'Arpa, i es potenciaran els inventaris existents.

Durant els darrers anys, a més dels plans especials de protecció del patrimoni arquitectònic als barris, s'han dut a terme nombroses restauracions de béns culturals públics i privats. D'aquest conjunt d'actuacions, a continuació se'n descriuen algunes de les més representatives.

→ Restauració de la Sala Hipòstila. Park Güell.
Font: Mònica Moreno. Ajuntament de Barcelona



PATRIMONI PÚBLIC

MILLORES AL PARK GÜELL

Les millores al Park Güell no només estan relacionades amb el manteniment dels espais patrimonials, sinó també amb la cura dels seus entorns naturals i amb la millora de la qualitat de vida dels seus veïns i veïnes.

D'una banda, s'ha recuperat el Camí de la Passió, millorant-ne l'accessibilitat i redefinint-ne el traçat, i s'ha creat l'itinerari de la Biodiversitat, situat a prop de la porta d'entrada del Coll del Portell, que permet al veïnat i a tota persona visitant gaudir de l'entorn natural, tot allunyant-se de les àrees més concorregudes del parc. També s'ha reformat la zona de jocs infantils de la part baixa del parc.

D'altra banda, s'han dut a terme intervencions orientades a recuperar la bellesa original de dos dels espais més emblemàtics i reconeguts del Park Güell: la Sala Hipòstila i la plaça de la Natura. S'han restaurat els quatre grans medallons de la Sala Hipòstila, s'ha retrobat el disseny original de les seves cúpules interiors i s'ha millorat l'entrada de la cisterna situada sota la sala, fent-la més accessible. Pel que fa a la plaça de la Natura, s'ha fet una actuació integral al banc ondulat i de restauració de les peces del trencadís, així com obres de reparació de la impermeabilització i del sistema de recollida d'aigües pluvials.

Altres intervencions remarcables han estat la recuperació de la font de la Sarva, per la qual brollava aigua provinent de les mines subterrànies de la Muntanya Pelada i que està situada al subsol de la Sala Hipòstila, i la recuperació de l'estat original del viaducte de Baix, que amb el pas del temps havia perdut la geometria que Antoni Gaudí li havia donat originàriament.

Mil·lores al Park Güell

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d'Arquitectura Urbana i Patrimoni; B:SM

Actuacions realitzades:

Recuperació del Camí de la Passió, creació de l'itinerari de la Biodiversitat i millora de la zona de jocs infantils del c. Olot.

Autoria: Modest Mor i París - MOR Arquitectura Tècnica

Any d'execució: 2019

Impermeabilització i reforç estructural de la plaça de la Natura. Reparació estructural dels nervis de la Sala Hipòstila

Autoria: Javier Solís - IGC BCN

Any d'execució: 2019

Reparació sostre de la Sala Hipòstila, restauració banc de la plaça de la Natura, recuperació de la font de la Sarva i restauració viaducte de Baix

Autoria: Marc Casany Estrada - CAAS ARQUITECTES. Projecte modificat per Qestudi 29 Assessorament Tecnològic S.L.

Any d'execució: 2020



↑ Reparació sostre de la Sala Hipòstila.
Font: Edu Bayer. Ajuntament de Barcelona

RECUPERACIÓ, CONSERVACIÓ I RESTAURACIÓ DELS ENTEIXINATS HISTÒRICS DE L'EDIFICI VELL DE LA CASA GRAN DE LA CIUTAT

S'han portat a terme actuacions de neteja mecànica en sec, fixació dels estrats pictòrics i decoratius, tractament dels elements de subjecció metàl·lica i de forja, desinsectació i eliminació de sals, recuperació de la decoració gòtica i renaixentista dels elements originals de l'enteixinat, cales de neteja per descobrir la decoració original, tractament de suport i reintegració pictòrica, així com actuacions de documentació gràfica, fotogràfica i ortofotogràfica de la intervenció.

Recuperació, conservació i restauració dels enteixinats històrics de l'Edifici Vell de la Casa Gran de la ciutat

Autoria: Krom restauració S.L.

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d'Arquitectura Urbana i Patrimoni; BIMSA

Any d'execució: 2020-2021



↑ Enteixinat àmbit C.
Font: Ajuntament de Barcelona

RESTAURACIÓ DE L'ESCLATURA DAVID I GOLIAT

L'actuació ha aplicat un reforç intern als tubs metàl·lics i al "llençol" que corona l'obra, que havia patit desperfectes importants arran del temporal Glòria. Aquesta escultura es troba al parc de les Cascades, al districte de Sant Martí.

Restauració de l'escultura *David i Goliat*

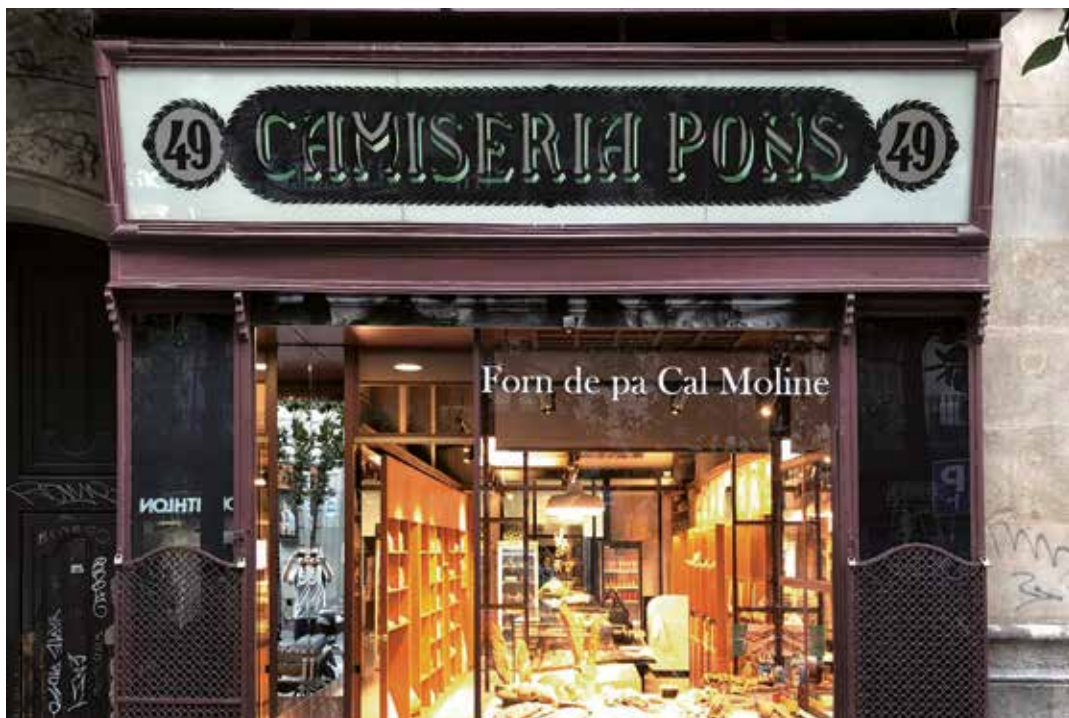
Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d'Arquitectura Urbana i Patrimoni; Taller d'escultura Pere Casanova

Any d'execució: 2020-2021



↑ Escultura *David i Goliat*.
Font: Ajuntament de Barcelona

PATRIMONI PRIVAT



ESTABLIMENTS EMBLEMÀTICS

CAMISERIA PONS

Les obres executades han consistit en el condicionament interior i exterior del local per tal d'adaptar-lo a la nova activitat que s'hi desenvolupa, mantenint i recuperant els elements tangibles descrits a la fitxa de Patrimoni: a l'exterior, la totalitat dels elements que formen la façana de l'establiment; a l'interior, els emprovaradors i les prestatgeries, la configuració de l'espai de la rebotiga amb el pati interior, l'entresolat i l'escala, i el paviment de ciment imprès.

Ubicació: c. Gran de Gràcia, 49

Autoria: Marc Gené Erra

Any d'execució: 2018-2019

Nivell de protecció: E2

Font: Barcelona Regional



LA MALLORQUINA

Es tracta d'un projecte de recuperació de l'estat original de l'aparador i l'entrada de la botiga.

Ubicació: Plaça Universitat, 7

Autoria: CFA Arquitectes

Any d'execució: 2021-2022

Nivell de protecció: E2

PROJECTES DE RECONVERSIÓ EN EDIFICIS D'HABITATGES PLURIFAMILIARS

CASA BURÉS

S'ha dut a terme un projecte de reforma integral per destinar l'edifici a habitatges. S'ha proposat la conservació general de la naturalesa i la tipologia de l'immoble pel que fa a l'estructura vuitcentista de diaframes, la posició i l'existència dels patis de ventilació i els espais d'accés a l'edifici, així com l'accés independent als espais nobles de la planta principal i el nucli de comunicació vertical d'ascensor i escales.

Ubicació: C. d'Ausiàs Marc, 30-32

Autoria: TDB Estudio de Arquitectura

Any d'execució: 2015-2018

Nivell de protecció: B



CASA GRASES

El projecte ha consistit a reconvertir la casa senyorial, concebuda com a residència familiar el 1888, en habitatge plurifamiliar.

Ubicació: C. Major de Sarrià, 189

Autoria: GCA Architects, Vilablanch (interiorisme) i Valentina Greselin (paisatgisme)

Any d'execució: 2020-2022



EDIFICI INDUSTRIAL SANCHO DE ÀVILA

L'antic edifici industrial s'ha reconvertit per acollir 33 habitatges. L'objectiu era reutilitzar l'edifici industrial existent, de l'any 1963 i obra dels arquitectes racionalistes G. Giráldez, P. López i J. Subias, sense desvirtuar-ne les característiques que en fomenten l'interès arquitectònic, i permetre'n la preservació.

Ubicació: C. de Sancho de Àvila, 41-45

Autoria: Inés Rodríguez Mansilla i Air-Projects Design

Any d'execució: 2018-2019

Nivell de protecció: C



Font: Ajuntament de Barcelona

REHABILITACIÓ D'EQUIPAMENTS

Durant els darrers anys, s'han fet a la ciutat nombroses rehabilitacions d'edificis patrimonials per tal de reconvertir-los en equipaments públics i afavorir la preservació dels béns culturals i de la memòria històrica dels barris. La finalitat última és dotar tota la ciutat dels serveis públics necessaris, reequilibrant els diferents territoris —molts d'ells amb dèficits històrics pel que fa a equipaments—, i mantenir el caràcter i la identitat singular de cada barri.

Molts dels edificis reconvertits en centres cívics, biblioteques, ateneus, etc., responen a demandes veïnals històriques, i els seus projectes de rehabilitació han estat precedits per campanyes ciutadanes reivindicatives. Posteriorment, i durant el procés de redacció dels projectes, s'han acompanyat de processos de participació ciutadana on se n'han consensuat els usos i les formes de gestió entre els diferents actors territorials. Alguns d'aquests projectes s'han emmarcat en plans integrals de millora de barris com el Pla de barris.

A Biblioteca Montserrat Abelló.

Font: David Cardelús. Ajuntament de Barcelona

B Ateneu de fabricació de Gràcia.

Font: José Hevia. Ajuntament de Barcelona

C Torre Sagrera.

Font: Ajuntament de Barcelona

D Cristalleries Planell.

Font: Ajuntament de Barcelona



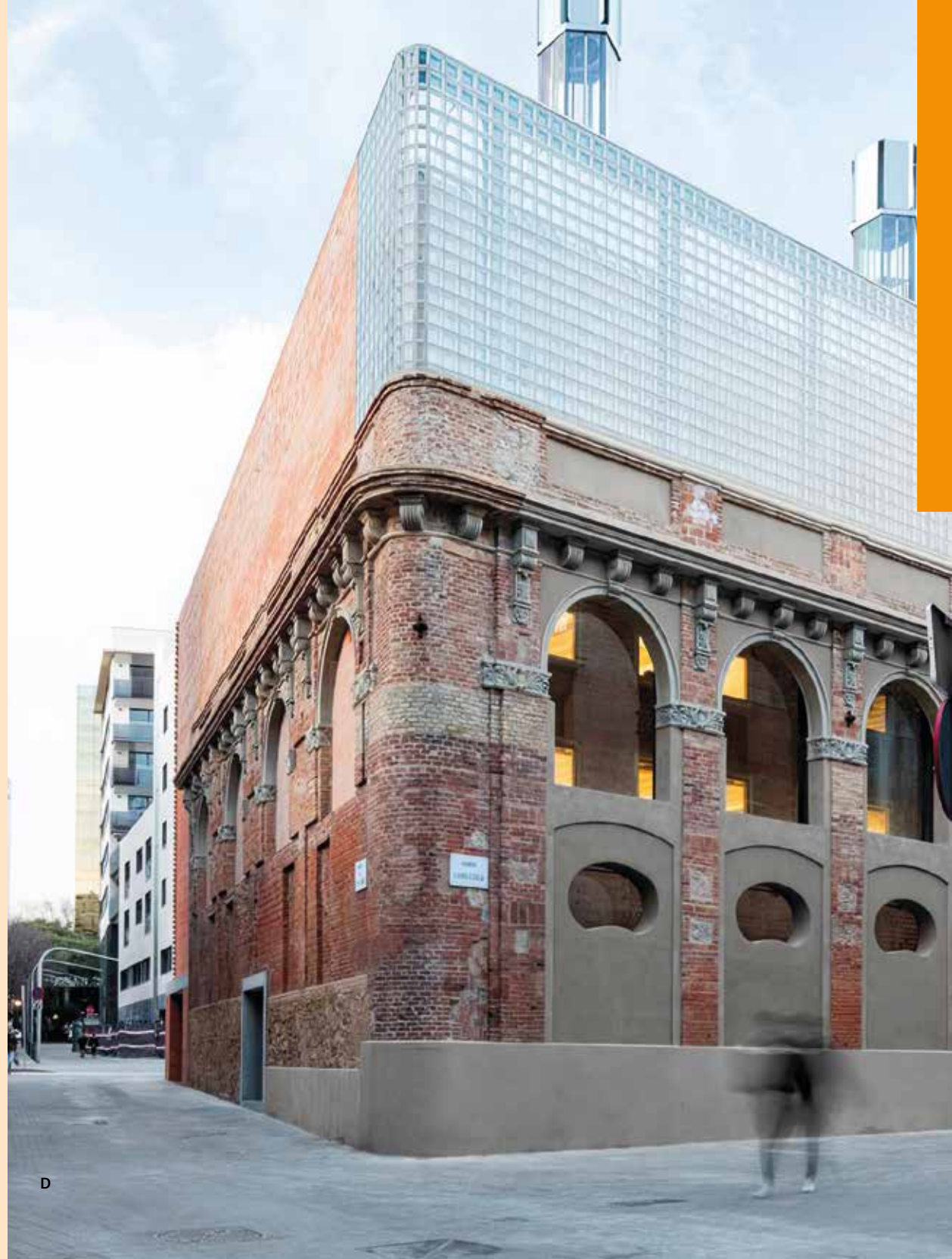
A



B



C



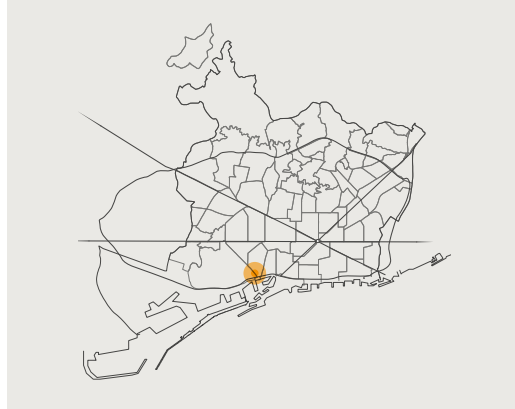
D

TEATRE ARNAU

Els orígens del Teatre Arnau es remunten a finals del segle XIX, a la confluència dels carrers Tàpies i Nou de la Rambla. Punt neuràlgic de l'oci popular del Paral·lel, a l'Arnau s'han representat tots els gèneres teatrals i musicals. La mobilització ciutadana va permetre que l'any 2016 s'engegués un procés de participació ciutadana per fer possible la rehabilitació del teatre i recuperar-lo com a equipament de ciutat.

El teatre es convertirà en un ateneu lligat al món escènic del teatre i a la memòria de l'avinguda Paral·lel. Més enllà de la sala del teatre original, l'edifici incorporarà nous espais polivalents i una flexibilitat en la concepció d'usos que el convertiran en un centre molt més obert a tota la diversitat d'activitats escèniques i entitats culturals i socials del barri i de la ciutat.

És el darrer teatre de barraca de la ciutat i de tot Catalunya i es troba en molt mal estat, de manera que cal intervenir-hi entenent que representa un llegat d'interès històric imperdible. La platea i l'escenari del teatre, amb un aforament per a 700 persones, són els d'un teatre popular a la italiana, sobre els quals s'obre un amfiteatre amb barana de ferro forjat. Malgrat les reformes efectuades els anys 1915 i 1982, l'estructura original encara es conserva.



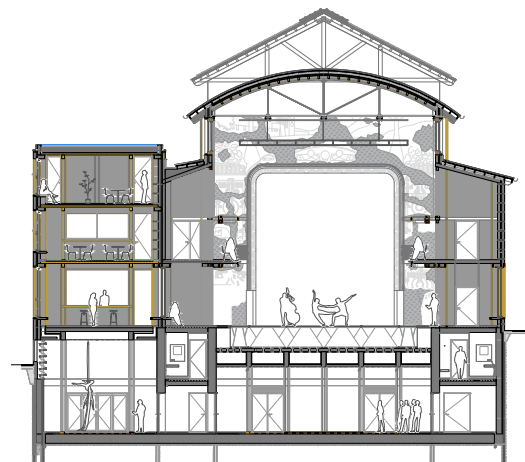
Autoria: HARQUITECTES

Entitats operadores: Àrea de Cultura, Educació, Ciència i Comunitat; BIMSA

Estat del projecte: en curs

El projecte proposa despullar l'esquelet de l'edifici per poder identificar-ne l'essència: un sistema porticat de tres naus, de pilars molt esvelts que creuen un entramat més dens i complex de geometries molt expressives que configuraven les bigues i els entrebigats dels forjats de les llotges. La idea és deixar l'esquelet de fusta, sanejar-lo, afegir-hi connectors metàl·lics i reforços, i formigonar els espais entre fusta necessaris per garantir l'estabilitat de l'estructura.

L'antic cafè s'enderrocarà i en el seu lloc es construirà un nou espai obert a la ciutat: l'Ateneu. Es construirà amb una tipologia i un sistema constructiu similars al del teatre, com si es tractés d'un petit teatre de barraca. Amb una nova gran boca d'escena a la façana, la plaça es convertirà en escenari, i viceversa.



← Secció del teatre.

Font: HARQUITECTES per a l'Ajuntament de Barcelona

→ Visualització exterior i diferents usos als espais polivalents.

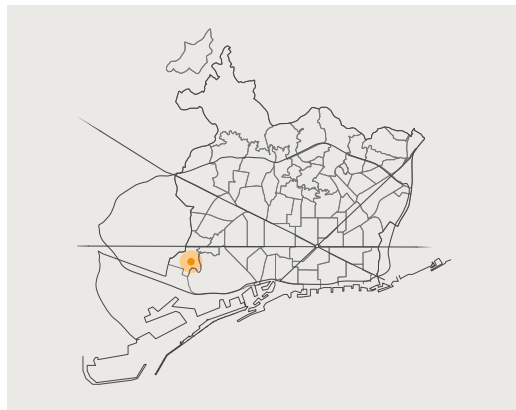
Font: HARQUITECTES per a l'Ajuntament de Barcelona



LLEIALTAT SANTSENCA

La Lleialtat Santsenca fou construïda l'any 1927. En aquella època s'hi donaven cita els membres d'una antiga cooperativa social situada a la primera planta. Un cop recuperat l'edifici, llargament reclamat pel moviment associatiu del barri, l'equipament actual apleix la mateixa funció original, però adaptada als nous temps, als nous usos ciutadans i a les necessitats d'un barri en el qual existeix una demanda d'equipaments per a les entitats. En total, la nova Lleialtat Santsenca posa a disposició del veïnat i de les entitats de Sants prop de 2.000 m² de superfície útil per a activitats cíviques, socials, culturals i lúdiques.

El projecte recupera l'estructura original de l'edifici, de manera que les dues sales principals que el configuraven —la de la planta baixa, on hi havia la botiga, i la sala d'actes de la planta superior— s'han convertit en els espais principals al voltant dels quals s'estructura tot el conjunt. Això ha permès recuperar i conservar la memòria històrica d'aquesta singular construcció. La sala principal de la planta baixa, la sala taller, s'ha dissenyat com un gran espai



Autoria: HARQUITECTES

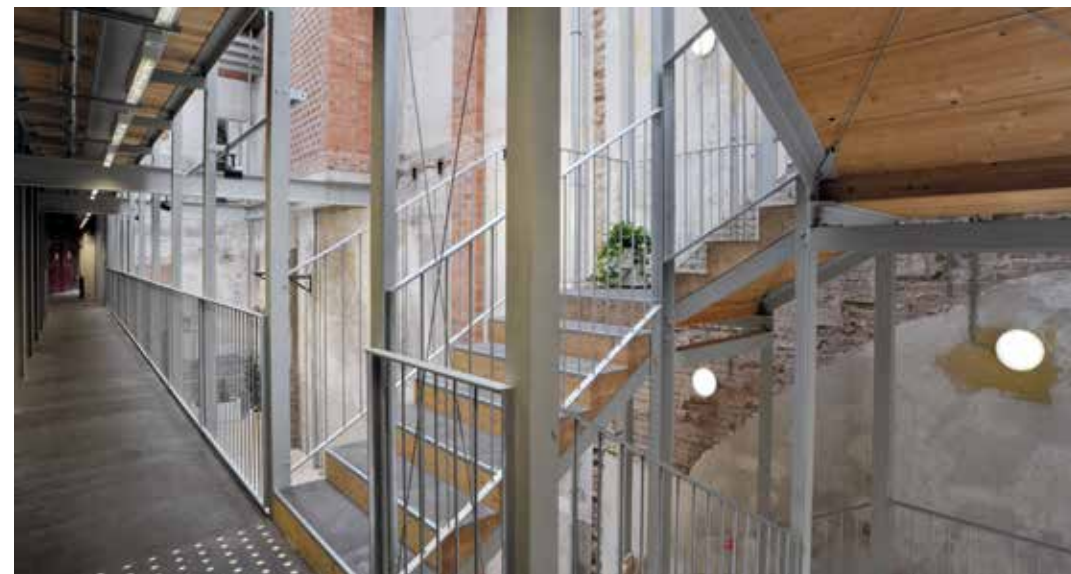
Entitats operadores: Districte de Sants-Montjuïc; BIMSA

Estat del projecte: executat

de trobada, obert, diàfan, i acull un gran espai polivalent d'uns 150 m². A la planta superior s'ha recuperat l'espai original de la sala d'actes i se n'han restaurat i rehabilitat els elements singulars, com les encavallades de fusta, amb una capacitat per a 200 persones i uns 200 m² de superfície útil.

L'accés a l'edifici s'organitza al voltant d'un gran espai en forma d'atri, dissenyat com si fos un carrer que comunica tot l'edifici de punta a punta, amb un sostre translúcid que impedeix que hi entri la pluja i il·luminat amb llum natural. Aquest "carrer" serveix per distribuir l'entrada, organitzar l'accés als diferents espais i com a punt de trobada, i està pensat perquè sempre sigui funcional i estigui a disposició de les activitats i els esdeveniments que pugui acollir l'equipament.

La nova Lleialtat Santsenca compta amb un sistema de climatització intel·ligent. La coberta actual de l'edifici funciona de manera energèticament sostenible aprofitant el sol durant tot l'any. A l'hivern escalfa l'atri i a l'estiu potencia la circulació i la ventilació de l'aire de tot l'edifici mitjançant finestres automàtiques situades a les parts més elevades.



← Exterior de la Lleialtat Santsenca

Font: Martí Llorens. Ajuntament de Barcelona

↑ Interiors de la Lleialtat Santsenca.

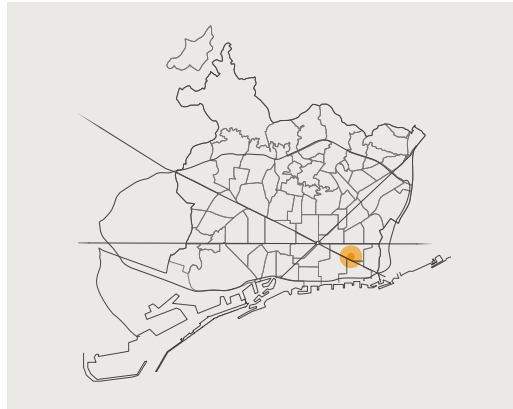
Font: Martí Llorens. Ajuntament de Barcelona

CA L'ALIER

Ca l'Alíer és un exemple de la recuperació del patrimoni industrial de la ciutat per a usos nous. El projecte es va emmarcar en el procés de regeneració urbana de l'àmbit 22@, al districte de Sant Martí. L'objectiu de la rehabilitació era reconvertir l'antiga fàbrica en un equipament i centre d'innovació urbana en el context de l'Smart City Campus BCN.

L'edifici es va construir l'any 1853 com una fàbrica de pintats, amb una posterior ampliació i reforma l'any 1874. En la seva configuració actual consta de tres naus adossades, orientades perpendicularment a Pere IV, amb la coberta a dues aigües de teula plana catalana, encavallades de fusta i murs de fàbrica de maó. La nau més propera a Fluvià és de dues plantes, amb forjat intermedi de volta ceràmica alleugerida recolzada sobre jàsseres de fusta i pilar intermedi de fosa. Les altres dues naus són d'una planta. La nau central presenta proves de ser posterior a les altres, resultat de cobrir el que originàriament era un carrer de servei entre ambdues naus originals. Les façanes són d'obra vista, amb un ritme vertical molt marcat de pilastres, que reflecteixen l'estructura interior i que s'alternen amb grans buits de llindes d'arc rebaixat. Destaca la presència de l'antiga xemeneia de maó vist, de secció circular i 20 metres d'alçària, que es converteix en una fita dins del paisatge urbà del Poblenou.

El programa proposat es distribueix seguint l'estructura de les tres naus originals, i utilitza la nau central com a distribuïdor de recorreguts, pavelló expositiu i/o multiusos i punt de trobada. Ca l'Alíer s'ha equipat per allotjar centres de recerca, sales d'I+D i oficines. El conjunt s'organitza de manera flexible i permet la utilització simultània de diversos operadors en un seguit de sales diàfanos que poden funcionar de manera independent. Per acabar, cal dir que Ca l'Alíer és un referent en rehabilitació sostenible: reneix com un edifici intel·ligent i de zero emissions, amb estratègies d'autosuficiència i de gestió intel·ligent dels recursos.



Autoria: A+M / arquitectes, SCP

Entitats operadores: BIMSA

Estat del projecte: executat

- 1 El Smart City Campus tenia la voluntat de concentrar empreses, centres tecnològics i d'innovació, universitats i altres agents relacionats amb la tecnologia i la innovació urbana per promoure sinergies i generar espais de cocreació (incubadores, laboratoris) i bancs de proves per a solucions urbanes. Avui dia ha esdevingut el Pla Barcelona ciutat digital (2016), que es focalitza en els següents eixos estratègics: transformació digital, innovació digital i empoderament digital. Ca l'Alíer s'ha convertit en un referent en la innovació urbana que acull BIT Habitat, encarregat de la gestió de l'edifici, així com el Centre de Coinnovació de Cisco.



↑ Façana principal de Ca l'Alíer.
Font: Goroka. Ajuntament de Barcelona



↑ Entrada de Ca l'Alíer.
Font: Curro Palacios. Ajuntament de Barcelona

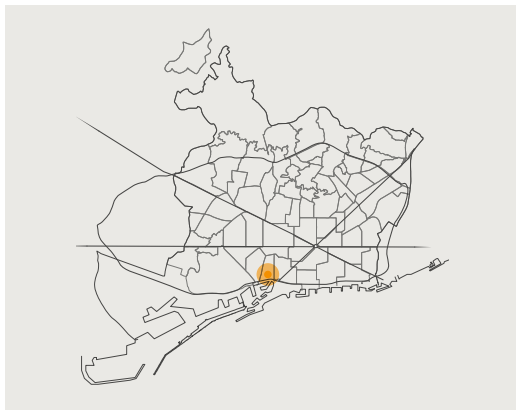


↓ Passadís de Ca l'Alíer.
Font: Curro Palacios. Ajuntament de Barcelona

L'ANTIC BORSÍ

El projecte de reforma i rehabilitació de l'antic Borsí té l'objectiu d'adequar-lo com a equipament d'usos veïnals i com a Biblioteca Andreu Nin. Aquest nou equipament ha estat llargament reivindicat pel veïnat com a espai cultural i social.

El Borsí, obra de Tiberi Sabater, està declarat bé d'interès local, amb un nivell de protecció B. Té un gran valor patrimonial i ornamental, i un caràcter monumental d'interiors luxosos, entre els quals destaca un gran vestibul decorat amb columnes de marbres policroms. Presenta unes façanes d'estil neoclàssic decorades amb elements escultòrics en honor a la indústria i el comerç. Aquest edifici va acollir inicialment la seu del Casino Mercantil per després convertir-se en borsí. L'any 1940 va esdevenir la seu de l'Escola de Belles Arts i, a partir dels anys seixanta, de l'Escola d'Arts Aplicades i Oficis de la Llotja. Des de l'any 2009, l'edifici ha estat tancat a conseqüència del seu estat de deteriorament.



Autoria: Martínez Lapeña-Torres Arquitectos

Entitats operadores: Àrea de Cultura, Educació, Ciència i Comunitat; BIMSA

Estat del projecte: en redacció el projecte executiu

↓ Secció de l'antic Borsí reformat.

Font: Martínez Lapeña-Torres Arquitectos per a l'Ajuntament de Barcelona

→ Exterior de l'antic Borsí.

Font: Filippo Poli per a l'Ajuntament de Barcelona



A més de recuperar el valor patrimonial de l'edifici, un dels objectius del projecte és la conservació de la volumetria original, amb l'eliminació dels volums disconformes de la coberta i la seva substitució per uns de nous integrats en la imatge de l'edifici. D'altra banda, el projecte proposa rescatar la visió de la muralla romana i el fossat que s'hi han localitzat, eliminant els volums edificats i les escales existents sobre el seu traçat per tal de permetre reconèixer les torres, actualment ocultes.

La convivència dels dos equipaments en el mateix edifici es planteja intentant clarificar l'organització programàtica. Es proposen dos

accessos independents, amb un nucli propi associat a cadascun d'ells, que permeten un cert funcionament autònom. Per a la biblioteca, es planteja l'ús de l'escala existent i la creació d'un nou ascensor associat al vestibul principal, mentre que per a l'equipament veïnal es crearà un nou nucli de circulacions relacionat amb l'accés d'Avinyó. Tot i que se situen usos compartits en la planta baixa i el soterrani, el programa de la biblioteca es localitza principalment a la planta primera i l'altell, mentre que l'equipament veïnal es distribueix entre la planta soterrània, la segona planta i els nous volums que es generaran en el terrat.

INTEGRACIÓ PAISATGÍSTICA DE COBERTES I MITGERES

CONCURS DE COBERTES VERDES

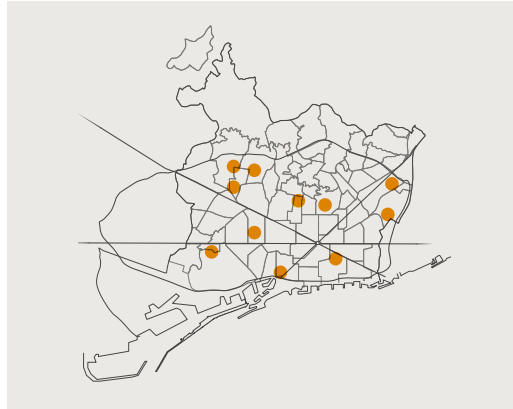
Les cobertes verdes aporten multitud de beneficis mediambientals, socials i paisatgístics que poden ajudar a complir amb l'objectiu d'aconseguir una ciutat més sostenible i saludable. Per tot això, l'Institut Municipal del Paisatge Urbà i Qualitat de Vida impulsa aquest tipus de solucions constructives mitjançant programes de subvencions i els concursos de cobertes verdes.

El concurs de cobertes verdes neix amb la voluntat de generar nous exemples de cobertes verdes situades en edificis privats per millorar la integració paisatgística de l'edifici en el seu entorn i permetre que els usuaris o habitants dels immobles puguin gaudir d'un nou espai naturalitzat. El concurs també pretén que les noves cobertes verdes estiguin el màxim de repartides territorialment amb la finalitat d'avaluar i apropar els seus beneficis als diferents barris de la ciutat.

Per assolir aquests propòsits, s'ha subvencionat els guanyadors del concurs amb el 75 % dels costos totals fins als 100.000 euros. D'altra banda, els promotors s'han compromès al manteniment de la coberta verda durant un període mínim de quatre anys. Durant aquest temps, els promotors permeten que l'Institut pugui controlar els beneficis de les cobertes verdes i fer difusió dels projectes mitjançant visites i la divulgació d'imatges.

Sumant les dues edicions del concurs, s'hi han presentat un total de 91 propostes, s'han executat 10 propostes guanyadores i està previst que se n'executin 6 més. Tots els projectes duts a terme presenten beneficis tant per al mateix edifici com per a la ciutat:

- Augmenten la vegetació. Totes les cobertes executades representaran 7.022 m² de nova superfície verda.
- Milloren els espais i incrementen els hàbi-



Autoria: Institut Municipal del Paisatge urbà i la Qualitat de Vida (IMPUQV)

Entitats operadores: IMPUQV

Estat del projecte:

- Cobertes verdes: primera edició finalitzada (2017-2019), segona edició en procés
- Pareds i mitgeres: en procés

tats per a la biodiversitat. Incorporen: nius d'ocells, nius de ratpenats, hotels d'insectes, menjadores d'ocells, basses d'aigua, etc.

- Alliberen pressió al sistema de clavegueram d'aigües pluvials de la ciutat, ja que pel seu sistema constructiu, el substrat i la vegetació acumulen aigua i l'alliberen més lentament cap al sistema de drenatge que les cobertes tradicionals.
- Atenuen el soroll ambiental.
- Augmenten el confort tèrmic de les cobertes i disminueixen l'illa de calor.
- Aporten als seus usuaris beneficis per a la salut, com ara la reducció de l'estrès.
- Milloren el rendiment de les plaques fotovoltaïques. Es preveu la implantació d'aproximadament 300 m² de captació solar per a la generació d'energia a les propostes guanyadores.
- Milloren la durabilitat de la làmina impermeable.
- Augmenten el valor de l'edifici.



↑ Coberta verda al c. de Llauder, 1. Ciutat Vella.
Font: Ajuntament de Barcelona

↓ Coberta verda al c. Longitudinal, 6-82. Zona Franca.
Font: Ajuntament de Barcelona

RELLANÇAMENT DEL PLA DE REMODELACIÓ DE PARETS MITGERES

Les mitgeres són aquelles parets anònimes, divisòries de propietats, sense cap mena de protagonisme en l'aspecte exterior de l'edifici, que arran de canvis urbanístics queden exposades a la visió exterior, en permanent estat provisional. Quan això passa, apareix una discontinuïtat en el paisatge, una fractura en el teixit urbà. La presència de les mitgeres vistes no tan sols provoca una imatge de ciutat inacabada, als marges, sinó que genera deficiències als habitatges tant en l'àmbit tèrmic com en el constructiu, ja que no són murs pensats per ser façanes exteriors.

Amb la voluntat de resoldre aquestes fractures urbanes i de formalitzar noves façanes integrades en el paisatge urbà de la ciutat, el 2022 es planteja el relançament del Pla de remodelació de parets mitgeres.

L'IMPUQV ha centrat els seus esforços a treballar amb caràcter de permanència en les mitgeres que arriben fins al terra i donen a places i parcs per la proximitat del seu impacte paisatgístic amb el ciutadà. Fins ara, els programes anuals es duïen a terme sota demanda dels districtes amb relació a actuacions de reurbanització de l'espai públic, o a partir de la recerca pròpia, tant de mitgeres públiques com de titularitat privada, i s'intentava mantenir una distribució equitativa de les actuacions en el territori i adaptar les solucions a les condicions de cada emplaçament.

L'objectiu del relançament del pla, d'una banda, és generar una visió global de l'estat actual de les mitgeres de la ciutat, identificant-ne les tipologies principals, la situació i la classificació general. De l'altra, aquest estudi permetrà categoritzar-les i generar noves línies de treball que facilitin una prioritització objectiva de les intervencions, determinar l'abast dels programes i fer-ne una aproximació pressupostària.

Arran d'una anàlisi espacial i de dades georeferenciades, s'ha detectat que la quantitat de mitgeres de la ciutat supera les 40.000, si

bé sense discriminar-ne la posició, les mides ni l'impacte sobre l'espai públic. Per tal de determinar l'abast de l'objecte, i mitjançant un extens treball de camp, s'ha dut a terme un inventari de totes les mitgeres de la ciutat visibles des de la via pública i amb una altura mínima de dues plantes. S'han detectat un total de 5.923 mitgeres, de les quals vora el 50 % són susceptibles de ser intervingudes amb caràcter permanent, ja que són mitgeres que mai desapareixeran per dos motius: no poden ser tapades per edificacions veïnes, ja que són consolidades segons l'Ordenança dels usos del paisatge urbà, i no estan afectades urbanísticament i, per tant, s'hi poden fer intervencions de millora.

Amb la voluntat de prioritzar les mitgeres en funció de l'impacte que generen en l'espai públic, i en concret les que serien susceptibles de ser intervingudes amb tractaments globals, es dona prioritat a les mitgeres que afronten amb espais públics i estan en contacte amb el terreny. D'aquesta relació, en surt el programa d'intervenció en noves façanes, que inclou 348 mitgeres en les quals, a més de dur-hi a terme actuacions de millora energètica dels habitatges i d'integració paisatgística, s'hi poden fer obertures de finestres i plantes baixes.

La proposta de prioritització d'aquest programa de noves façanes serà la d'incentivar les que puguin incorporar valors afegits a la intervenció arquitectònica, com ara la instal·lació d'una central de generació fotovoltaica o la integració de vegetació en vertical, i creuar-los amb el grau de vulnerabilitat urbana de l'entorn.

En aquest sentit, es plantegen deu programes bianuals d'intervencions pròpies que permetin assolir la totalitat de les mitgeres amb valors afegits, a la vegada que es genera un programa reforçat de subvencions que incentivi les propostes d'iniciativa privada per a totes les mitgeres existents a la ciutat.

➤ Intervencions possibles en parets mitgeres.
Font: Institut Municipal del Paisatge urbà i la Qualitat de Vida

➔ Plaça de les Dones del 36. Gràcia.
Font: Marcela Grassi. Ajuntament de Barcelona



OBERTURES



OBERTURES + VERD



OBERTURES + FOTOVOLTAICA



OBERTURES + VERD + FOTOVOLTAICA



RECINTES OBERTS



Avui Barcelona disposa d'un conjunt de recintes que han esdevingut espais tancats i obsolets sense cap mena de relació amb el seu entorn. Uns espais que, en molts casos, són reivindicats pels moviments veïnals com a oportunitats per donar resposta a dèficits i necessitats dels barris dels seus entorns. És el moment de rehabilitar-los i reintegrar-los a la ciutat mitjançant la definició de programes amb usos diversos, que aportin habitatge, equipaments i activitats econòmiques en continuïtat amb l'estructura urbana existent.

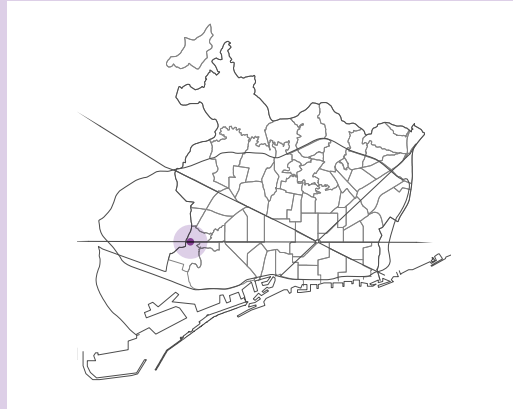
Projectes com els de la recuperació de la Model a l'Eixample, la redefinició del parc de la Ciutadella i de l'àmbit de la Fira a Montjuïc, o la transformació d'antics recintes industrials, com Can Batlló al barri de la Bordeta, la Fabra i Coats a Sant Andreu del Palomar, l'Escocesa al Poblenou i la Mercedes al Bon Pastor, són exemples d'oportunitats per regenerar espais existents que esdevinguin catalitzadors de noves dinàmiques urbanes.

CAN BATLLÓ

Construït al segle XIX com a recinte industrial tèxtil, Can Batlló va ser en els seus orígens un dels bastions fabrils més importants de l'època a Barcelona. Després de passar més de trenta anys en desús, la transformació de Can Batlló ha esdevingut una experiència innovadora i de referència com a procés de cessió pública i de gestió veïnal, i s'ha consolidat com un pol ciutadà d'habitatge públic, d'equipaments educatius i de creació per a la ciutat.

El 2009, el malestar generat pel llarg període de temps sense executar-hi cap obra va portar a la reactivació de la plataforma veïnal Can Batlló és per al Barri,¹ que demanava obrir el recinte a la Bordeta i la construcció dels equipaments, habitatges públics i zones verdes previstos. Gràcies a la mobilització social, l'any 2011 es va aconseguir la cessió permanent d'una de les naus, el bloc 11, on es van habilitar diferents espais autogestionats, com ara la Biblioteca Popular Josep Pons, el bar i espai de trobada, l'auditori, el rocòdrom i diverses sales polivalents per fer-hi activitats i tallers.

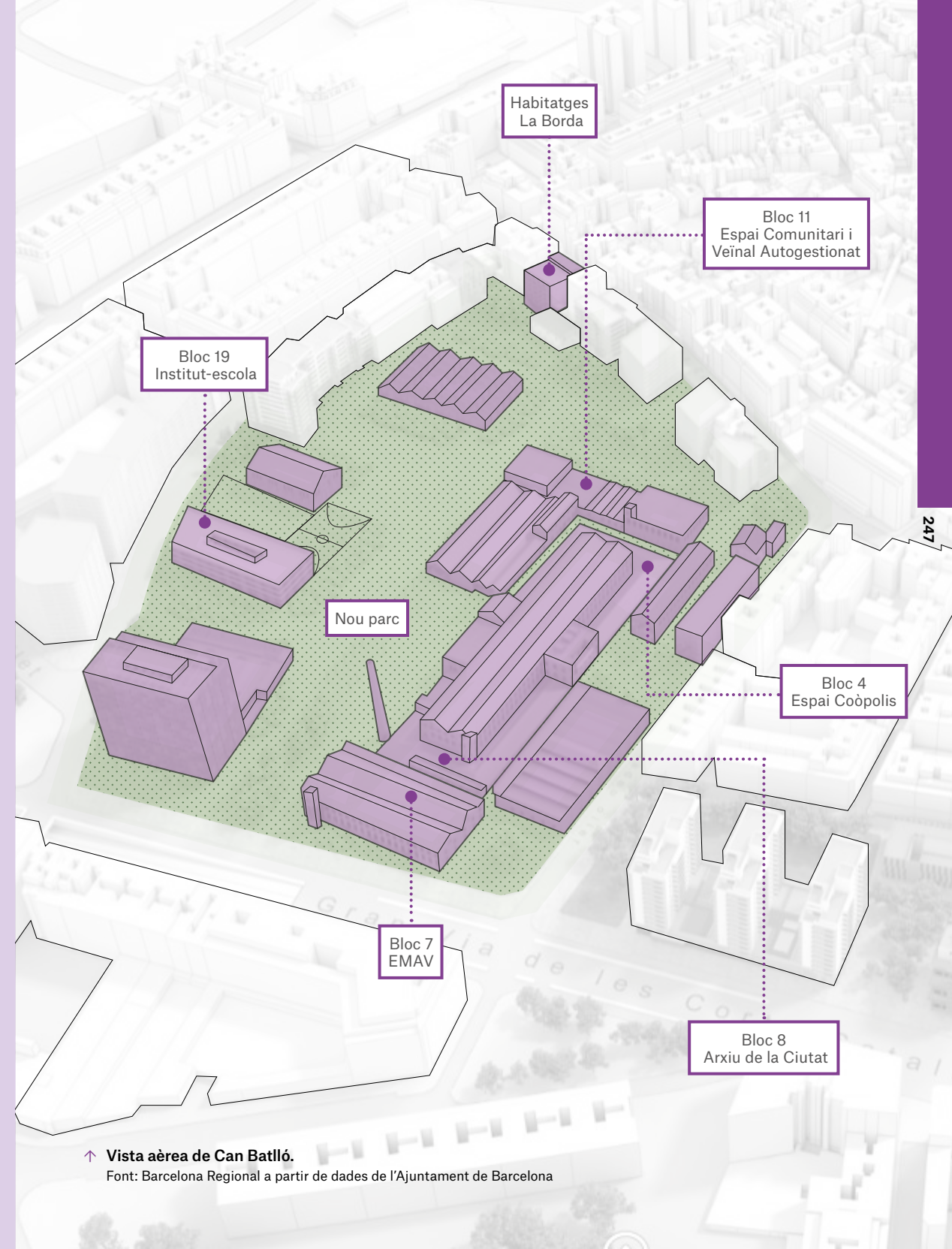
Aquest procés de transformació contínua del recinte fabril ha comportat la modificació del Pla general metropolità² per tal de posar en valor i protegir el caràcter històric i patrimonial de les naus, millorar la permeabilitat del conjunt amb el barri de la Bordeta i donar resposta a les noves demandes d'equipament, tant a escala de barri com de ciutat. També ha suposat la posada en marxa de noves formes de cogestió i coproducció d'espais municipals per part d'entitats veïnals,³ i la promoció de nous règims de tinença d'habitatge com ara les cooperatives d'habitatge.



Ara per ara, el bloc 11 continua en plena efervescència d'activitats, s'ha desenvolupat el projecte d'impuls de l'economia social i cooperativa (Espai Coopòlis) al bloc 4, s'ha construït l'edifici d'habitatges cooperatius de protecció oficial La Borda i s'ha rehabilitat el bloc 7 per acollir l'Escola de Mitjans Audiovisuals (EMAV). També s'ha urbanitzat el parc de Can Batlló, i estan a punt d'executar-se, d'entre altres, els projectes d'un nou institut escola al bloc 19 i de l'Arxiu de la Ciutat de Barcelona al bloc 8.

- 1 La plataforma Can Batlló és per al Barri va néixer per reivindicar la transformació del recinte de Can Batlló que, a partir del Pla general metropolità de l'any 1976, havia d'esdevenir zona verda i d'equipaments per al barri. Actualment, es manté activa com a espai de reflexió i reivindicació per repensar col·lectivament com ha de ser la transformació del recinte.
- 2 Modificació del Pla general metropolità en l'àmbit de Can Batlló-Magòria, d'iniciativa municipal, aprovada definitivament l'any 2017.
- 3 L'Espai Comunitari i Veïnal Autogestionat de Can Batlló és un equipament social i cultural ubicat en diferents naus del recinte cedides per l'Ajuntament de Barcelona, que representa una experiència pròpia de gestió d'un espai entès com un "bé comú urbà". Acull centenars d'iniciatives comunitàries i contribueix des de l'experiència pràctica a fer possible un urbanisme des de baix, transformador i popular.

↑ Can Batlló.
Font: Ajuntament de Barcelona



↑ Vista aèria de Can Batlló.
Font: Barcelona Regional a partir de dades de l'Ajuntament de Barcelona

ESCOLA DE MITJANS AUDIOVISUALS (EMAV)

El projecte ha desenvolupat l'adequació del bloc 7 de Can Batlló per convertir-lo en l'Escola de Mitjans Audiovisuals (EMAV). Tota la intervenció proposada partia d'una mateixa voluntat, preservar i emfatitzar els trets tipològics de l'arquitectura industrial existent: ordre, repetició i simplicitat estructural. La solució adoptada, doncs, es fa ressò d'aquests trets i permet, en tot moment, una lectura clara i diferenciada entre la preexistència i la intervenció.

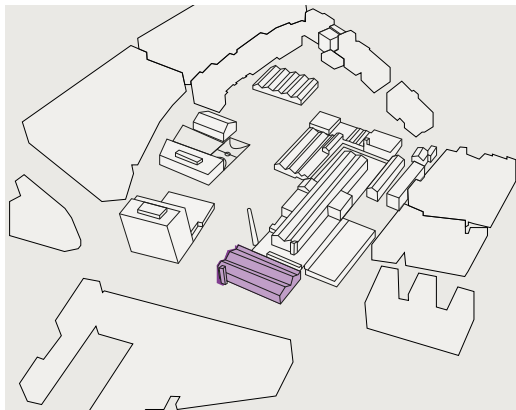
El projecte proposava les intervencions necessàries per a la conservació i la protecció dels valors protegits dins del conjunt de l'antiga fàbrica de Can Batlló a causa de la catalogació del conjunt com a immoble d'interès local (nivell de protecció B).

La primera decisió important va ser la ubicació de l'accés a l'edifici. Donada la voluntat de conservar l'esperit i el caràcter de l'antic recinte fabril, i amb la finalitat de potenciar l'activitat dels antics carrers industrials, s'ha mantingut l'accés principal a la nau des del mateix punt per on s'hi accedia originalment, és a dir, pel passatge industrial.

El programa de menor dimensió i major repetició s'organitza en la planta baixa, ja que l'estructura de pilars existent, densa i modular, permet una millor adaptació, i inclou espais com l'aulari, l'àrea administrativa, i zones de treball i de servei dels alumnes.

D'altra banda, els espais de dimensions més grans se situen en la primera planta, ja que la seva estructura permet disposar d'espais més diàfans per a l'activitat requerida, com ara els diversos platós, estudis de fotografia i so, i la sala d'actes.

Pel que fa a la relació de l'edifici i del conjunt amb la ciutat, cal dir que ha millorat substancialment, ja que el mur que tancava el recinte i tapava la nau s'ha rebaixat fins a deixar-ne només el suport per a un talús enjardinat que ressalta la vista de l'edifici rehabilitat des de la Gran Via de les Corts Catalanes.



Autoria: Josep M. Julià Capdevila

Entitats operadores: Àrea de Cultura, Educació, Ciència i Comunitat; BIMSA

Estat del projecte: executat

➤ **Façana de l'EMAV a la Gran Via de les Corts Catalanes.**

Font: Ajuntament de Barcelona

➤ **Interior de l'EMAV.**

Font: Martí Llorens per a l'Ajuntament de Barcelona

⬇ **Secció transversal.**

Font: Josep M. Julià Capdevila per a l'Ajuntament de Barcelona



INSTITUT-ESCOLA CAL MAIOL

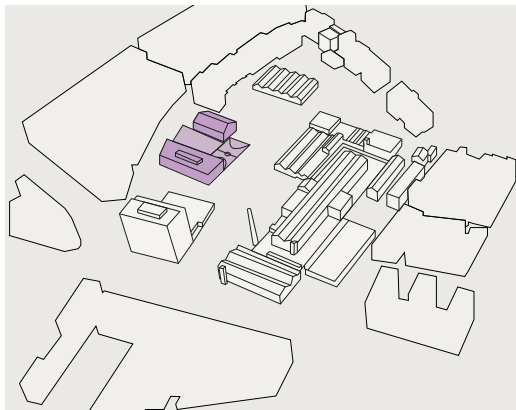
L'institut escola s'ubica a l'oest del recinte de Can Batlló. El nou equipament està format per un edifici dividit en dos cossos: un de nova construcció i el bloc 19 reformat.

La proposta posa en valor la materialitat ceràmica de l'edifici existent, exportant-la al nou cos d'una manera totalment diferent: amb tancaments ceràmics i elements de gelosies ceràmiques per tamisar la llum solar. Així, l'interior dels edificis es relaciona amb l'exterior d'una forma discreta, gens directa. Mentre al nou edifici s'opta per la utilització d'elements de filtre, el bloc 19 manté l'estratègia d'obertures seguint el ritme compositiu actual.

Pel que fa a l'organització del programa, l'àrea d'infantil i la de primària s'ubiquen al nou edifici. Els més petits se situen a la planta baixa, vinculada directament amb el parc, mentre que les aules de primària es localitzen a les plantes primera i segona. A la resta de la planta baixa s'ubiquen els serveis comuns i el menjador. Un dels espais principals és el central, un espai multifuncional on s'ha volgut fugir de la idea de passadís convencional i considerar-lo un espai docent més, complementari, on es poden dur a terme activitats conjuntes.

L'àrea de secundària s'ubica a l'edifici existent. Els dos edificis es comuniquen mitjançant una porxada que organitza el pati central. A la planta baixa del bloc 19 se situen la biblioteca i aules com la d'informàtica i l'aula taller, compatibles amb un ús independent. A la planta primera, vinculada directament amb el pati central, s'hi localitza el gimnàs o sala polivalent, que també es pot fer servir fora de l'horari del centre.

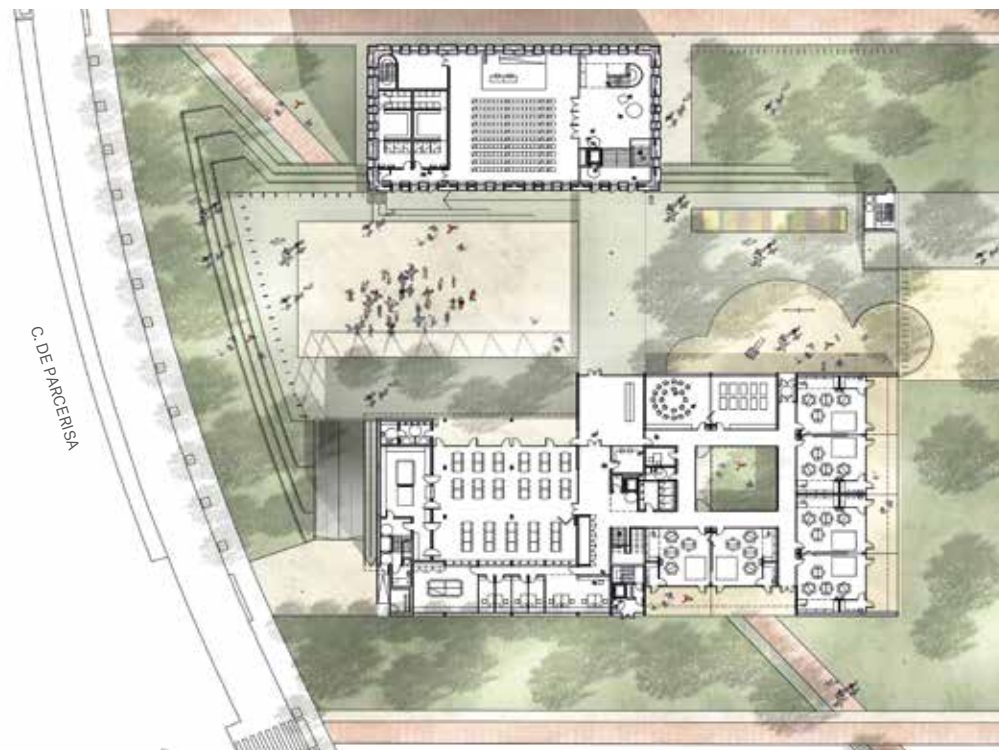
El pati central, la pista de coberta, els vestidors, el gimnàs o sala polivalent, la biblioteca i l'AMPA són espais que poden ser usats pels veïns i veïnes del barri encara que l'escola estigui tancada.



Autoria: BCQ Arquitectura Barcelona

Entitats operadores: Àrea de Cultura, Educació, Ciència i Comunitat; BIMSA

Estat del projecte: en redacció



➤ **Planta escola.**

Font: BCQ Arquitectura Barcelona per a l'Ajuntament de Barcelona

➤ **Vista de l'entrada.**

Font: BCQ Arquitectura Barcelona per a l'Ajuntament de Barcelona

ARXIU DE LA CIUTAT DE BARCELONA

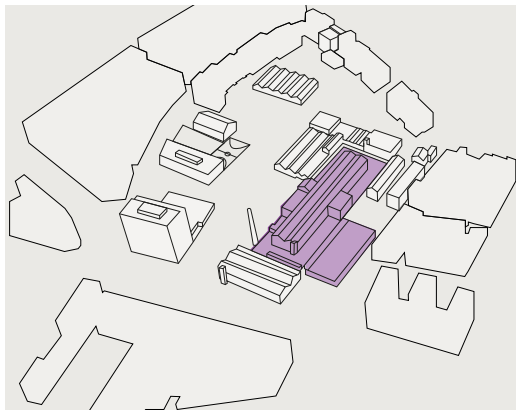
L'objecte del projecte és la reforma i rehabilitació del bloc 8 de Can Batlló per a la seva adequació com a Arxiu de la Ciutat de Barcelona, tot integrant-hi els seus fons documentals, repartits en vint-i-un centres, a més d'altres espais culturals de l'Arxiu per a la difusió dels seus fons i col·leccions documentals i d'imatges, i també espais per a usos veïnals.

L'Arxiu de Can Batlló pretén ser un centre cultural obert, el lloc on s'explica la història des dels documents, així com en els museus s'explica des dels objectes.

L'objectiu fixat per a la rehabilitació del bloc 8, el més antic del recinte i declarat bé cultural d'interès local, és la conservació i revaloració dels trets essencials de l'edifici original. Per això s'empra el sistema de generar caixes dins de la caixa existent (un "box in box") per ubicar-hi els dipòsits de l'Arxiu, ja que requereixen, d'una banda, unes condicions estructurals per suportar sobrecàrregues importants i, de l'altra, unes condicions higro-tèrmiques molt específiques per assegurar un bon manteniment dels documents.

Aquest sistema permet donar resposta tant a qüestions relatives a la recuperació patrimonial de l'edifici, amb la conservació dels valors propis de l'arquitectura industrial, com de comportament climàtic i mediambiental del nou equipament, que afecten tant l'àrea restringida com la pública del programa.

Es recupera la imatge històrica de l'edifici. A escala volumètrica, es proposa el manteniment dels volums que expliquen l'evolució històrica de l'edifici, es recuperen elements originals com la façana i es restitueix la inclinació de la coberta.



Autoria: OP Team + Mendoza Partida + Ramon Valls

Entitats operadores: Gerència d'Àrea d'Economia, Recursos i Promoció Econòmica; BIMSA

Estat del projecte: en redacció

Es generen tres patis que permeten l'entrada de llum i la ventilació natural, i l'accés principal a l'edifici es fa a través d'un d'ells, el més gran. Aquest pati fa d'atri de la gran plaça pública, l'àgora, des de la qual s'accedeix als diferents espais socials i culturals que envolten la nau principal (sales d'exposició, auditori, aules didàctiques, etc.). Les zones de consulta i els espais de treball intern se situen a les plantes primera i segona. La permeabilitat de l'àgora permet disposar de múltiples alternatives d'accés, i connectar i acompanyar els recorreguts que vinculen la Gran Via de les Corts Catalanes amb el barri de la Bordeta i els nous equipaments amb el parc de Can Batlló.

➤ **Àgora de l'Arxiu de la Ciutat.**

Font: OP Team + Mendoza Partida + Ramon Valls per a l'Ajuntament de Barcelona

➔ **Zona de consulta de l'Arxiu de la Ciutat.**

Font: OP Team + Mendoza Partida + Ramon Valls per a l'Ajuntament de Barcelona



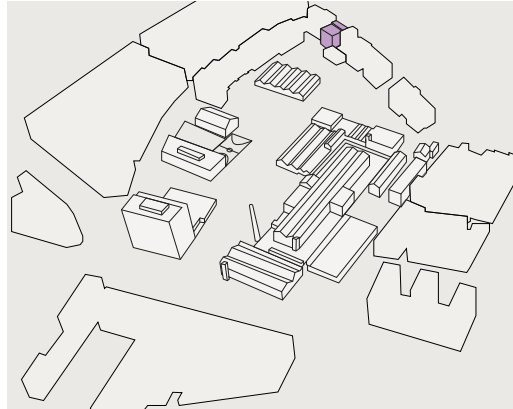
LA BORDA

La cooperativa d'habitatges La Borda és una promoció autoorganitzada per accedir a un habitatge digne, no especulatiu i que posi en el centre el seu valor d'ús, a través d'una estructura col·lectiva. La idea d'una cooperativa d'habitatges neix el 2012 com un projecte més de Can Batlló, impulsat per la comunitat en el procés de recuperació del recinte industrial i del teixit veïnal i cooperatiu del barri de Sants.

El projecte s'ubica en un solar (HPO) cedit per l'Ajuntament a 75 anys en dret a superfície. Es tracta del primer edifici d'obra nova de cohabitatge a la ciutat. Aquesta forma de tinença es basa en el fet que la propietat i la gestió dels pisos sempre pertanyen a la cooperativa i les persones usuàries tenen la condició de socis i sòcies de la cooperativa i en poden fer un ús indefinit pagant una quota mensual. Els principis fonamentals i transversals del projecte són tres:

RE-DEFINIR EL PROGRAMA DE L'HABITATGE COL·LECTIU

El programa de l'edifici plantejava 28 habitatges (40, 60 i 75 m²) i espais comunitaris que permeten habitar l'espai privat però també l'espai públic per potenciar la vida comunitària i veïnal. Aquests espais són: cuina menjador, bugaderia, espai polivalent, espai per a convidats, espai de salut i cures, magatzem per a plantes, i espais exteriors i semiexteriors com el pati i els terrats. Tots ells s'articulen al voltant d'un pati central, un gran espai de relació que recorda una *corrala*, una tipologia d'habitatge popular del centre i el sud de l'Estat espanyol.



Autoria: Lacol cooperativa d'arquitectes

Entitats operadores: IMHAB; La Borda, cooperativa d'habitatges en cessió d'ús

Estat del projecte: executat



↑ **Planta tipus de La Borda.**

Font: Lacol per a l'Ajuntament de Barcelona

→ **Pati central de La Borda.**

Font: Institut Municipal de l'Habitatge i Rehabilitació de Barcelona



SOSTENIBILITAT I QUALITAT AMBIENTAL

L'objectiu era construir l'edifici amb el menor impacte ambiental, tant en l'obra com en la seva vida útil i, sobretot, aconseguir el confort en els habitatges amb el mínim consum possible per tal de reduir els costos globals d'accés a l'habitatge i eliminar la possibilitat de pobresa energètica entre les persones usuàries. Es partia del convenciment que la millor estratègia era reduir la demanda inicial de tots els vectors ambientals de l'edifici (energia, aigua, materials i residus), especialment en l'àmbit energètic, on es prioritzen les estratègies passives per obtenir el màxim aprofitament dels recursos existents.

PARTICIPACIÓ DE LES PERSONES USUÀRIES

L'autopromoció i la posterior gestió col·lectiva va implicar que la participació de les futures persones usuàries en el procés (disseny, construcció i ús) fos la variable més important i diferencial del projecte, de manera que es va generar una oportunitat per conèixer i projectar amb elles les seves necessitats concretes. Durant el disseny, la participació es va articular mitjançant la comissió d'arquitectura, que va ser el vincle entre l'equip tècnic i l'assemblea general, i l'encarregada de preparar els tallers d'arquitectura. Es van dur a terme tallers entorn de l'imaginari, del programa, de les estratègies de projecte, de les estratègies ambientals i de la tipologia, així com sessions per a la validació de l'avantprojecte i sessions de detall d'elements concrets del projecte.

Finalment, cal destacar que l'edifici d'habitatge cooperatiu La Borda ha estat reconegut amb diverses distincions, com el Premi Ciutat de Barcelona (2018), el Premi Especial a la Innovació dels European Responsible Housing Awards (2019) o el Premi Emergent Mies van der Rohe (2022).

PARC DE CAN BATLLÓ

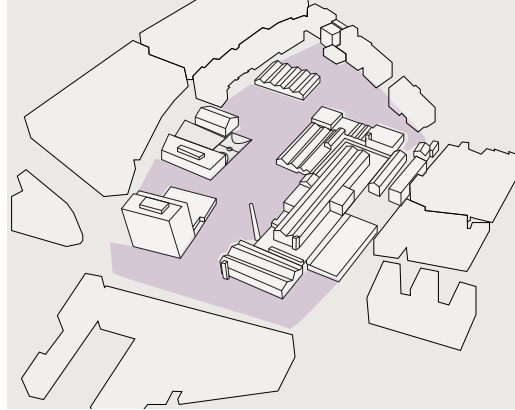
El parc de Can Batlló constitueix la zona verda i d'esbarjo que embolcalla l'antic recinte industrial de Can Batlló. El seu disseny s'emmarca en els criteris establerts per l'estratègia de naturalització de la ciutat i dona resposta a les demandes recollides per part del veïnat durant el procés participatiu, alhora que emfatitza la revaloració del patrimoni històric del recinte. El parc, a més, esdevé una "porta oberta" a la Bordeta i millora les comunicacions dins del barri i, per extensió, cap al sector de la Gran Via.

Aquests gairebé 49.000 m² de nova creació inclouen àrees de jocs infantils i saludables, espais esportius, un umbracle enjardinat, un espai polivalent veïnal, una àrea d'esbarjo per a gossos, una zona d'horts urbans i un *skatepark*.

El parc compleix amb la certificació de sostenibilitat ambiental SITES, en la categoria GOLD, una certificació voluntària per a projectes de paisatge i espai públic atorgada per la Green Business Certification Inc. (GBCI). Aquesta certificació valora múltiples aspectes d'excel·lència ambiental en els àmbits següents: el context de l'emplaçament,

↓ Edifici poliesportiu cobert.

Font: Germán Bosch per a l'IMU



Autoria: IMU

• Projecte executiu: TEC4 INGENIEROS CONSULTORES

Entitats operadores: IMU

Estat del projecte: en execució

la planificació integrada, la gestió de l'aigua, la gestió del sòl i la vegetació, la selecció de materials, la salut humana i el benestar, el procés de construcció, la planificació de les operacions de manteniment, l'educació i el seguiment ambiental.

→ Planta general del recinte i horts urbans de Can Batlló.

Font: IMU i German Bosch per a l'IMU



1 Zona d'horts urbans, de 1.100 m², ubicada al costat de l'antiga masia de Can Bruixa.

2 Edifici esportiu cobert amb sistemes de policarbonat transparent i plaques fotovoltaïques, de 1.750 m², que preveu la instal·lació de cistelles de bàsquet i d'aparells per a la pràctica de la cal·listènia.

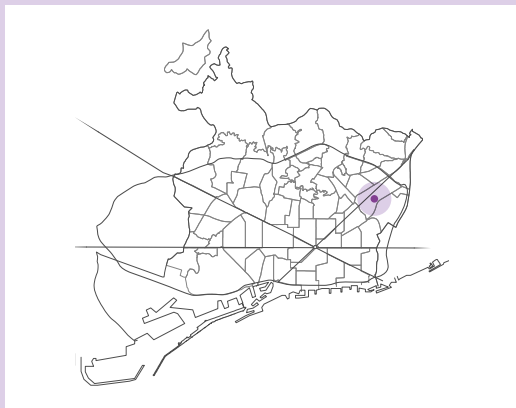


FABRA I COATS

La Fabra i Coats és testimoni de la història de Sant Andreu de Palomar i d'un moment excepcional en el desenvolupament de la ciutat i del procés d'industrialització que va viure Catalunya a partir del segle XIX.

Fundada l'any 1837 amb el nom d'El Vapor de Fil per a la fabricació de filats i torçats de lli, va viure un període d'expansió marcat per la fusió amb la multinacional tèxtil escocesa Coats, el 1903. La Fabra i Coats va arribar a convertir-se en una de les fàbriques més importants d'Europa, pionera en l'aplicació de processos productius i comercials innovadors, i sensible en l'aplicació dels drets laborals de les seves treballadores i els seus treballadors. La crisi del tèxtil i la reconversió industrial del sector a finals del segle XX van fer que la fàbrica entrés en un procés de caiguda que acabaria amb el seu tancament l'any 2005.

Gràcies a l'empenta veïnal, l'any 2008 es va aconseguir recuperar el complex industrial¹ i destinar-lo a la creació artística, en el marc del projecte Fàbriques de Creació impulsat per l'Institut de Cultura de Barcelona (ICUB). Des de llavors, la Fabra i Coats és un espai viu, en contínua transformació, que està esdevenint un pol d'equipaments municipals dedicat a la creativitat, la cultura, l'educació



i la història, i obert al conjunt de la ciutadania. L'operació de recuperació per a la ciutat d'aquest recinte ha aportat al barri de Sant Andreu més de 28.000 m² d'equipaments i habitatges dotacionals.

Avui dia, la Fabra i Coats acull en els seus edificis rehabilitats diferents espais, com ara la Fàbrica de Creació i Centre d'Art Contemporani de Barcelona, l'Ateneu L'Harmonia, la Biblioteca Ignasi Iglésias (Can Fabra), el Museu d'Història de Barcelona, l'escola Can Fabra, l'institut Martí Pous, l'escola bressol La Filadora o l'Espai Josep Bota, entre d'altres.

¹ L'MPGM a l'àmbit dels terrenys situats a l'antiga fàbrica de Fabra i Coats i la plaça de Can Fabra, aprovada l'any 2008, proposa la conservació i catalogació de tots els edificis existents dins del recinte. L'Ajuntament de Barcelona va comprar els edificis per a la seva conservació i reconversió.

→ **Recinte Fabra i Coats.**

Font: Vicente Zambrano González. Ajuntament de Barcelona.

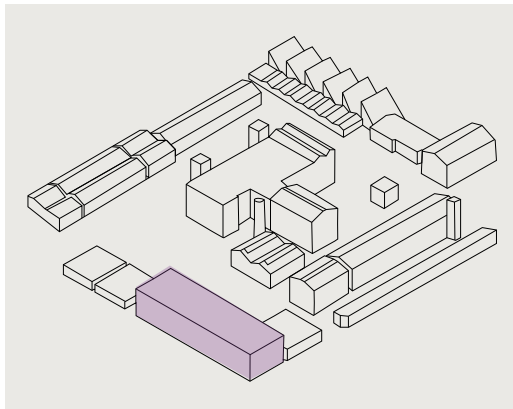


ESCOLA CAN FABRA

El projecte partia d'una premissa clara: l'edifici de nova planta havia de respirar i assimilar l'atmosfera del recinte de la fàbrica Fabra i Coats. No es pot entendre l'escola si no és a través de la reinterpretació de tot el conjunt, caracteritzat per la racionalitat de la seva construcció, amb murs portants de maó i peus drets de fosa; la seva composició arquitectònica plena de contenció, exigència, ordre i relació geomètrica, i l'ús industrial de les seves instal·lacions.

D'aquesta manera, s'han utilitzat recursos compositius com l'ordre geomètric que ofereix l'estructura vista de formigó, la qual fa de contrapunt a la composició de forats i plens dels edificis fabrils, i recursos materials com l'ús del maó massís vist per a la pell del nou edifici, col·locat amb junta grossa de morter de calç i del mateix color que els maons dels edificis existents, per tal d'integrar el nou edifici en el conjunt.

Pel que fa a les façanes, la del carrer del Segre, orientada a l'est, presenta obertures verticals molt estretes que protegeixen l'edifici del sol, mentre que la façana oest té una gran gelosia metàl·lica vertical que, a més de protegir del sol, personalitza amb un llenguatge auster la visió del nou edifici des del recinte.



Autoria: Manuel Brullet i Tenas – Alfonso de Luna
Colldefors arquitectes

Entitat operadora: Infraestructures.cat

Estat del projecte: executat



↑ **Escola Can Fabra.**
Font: Ajuntament de Barcelona

↗ **Escola Can Fabra.**
Font: Barcelona Regional

→ **Pati de l'escola Can Fabra.**
Font: Andrés Flajszer



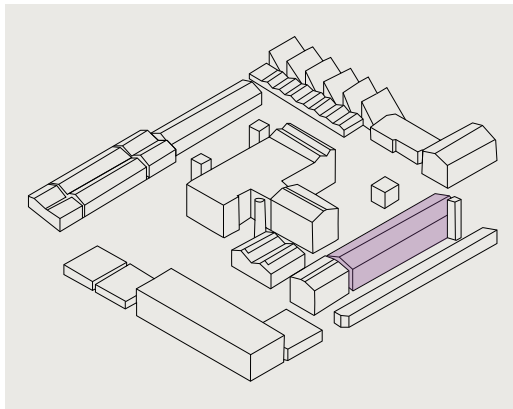
INSTITUT MARTÍ POUS

El projecte consistia en la rehabilitació de l'edifici més antic del complex industrial, la nau B, per acollir un centre públic d'educació secundària.

L'edifici, de vuitanta metres de llargària i vint de fondària, està format per la planta baixa, dues plantes pis i una planta sota coberta. La seva construcció segueix la tradició anglesa de mitjans del segle XIX, amb una estructura de fàbrica de maó massís i pilars de fosa que suporten jàsseres i voltes atirantades, amb l'objectiu de disposar de grans espais diàfans per al treball industrial. Els murs presenten grans finestres que permeten l'entrada de llum.

La intenció del projecte era mantenir l'aspecte industrial de l'edifici i la seva estructura, així com les obertures en façana, amb una restauració acurada dels elements arquitectònics i decoratius originals. El projecte preveia la construcció dels nous espais dins de la gran nau, deixant vistos els elements estructurals i potenciant al màxim les visuals llargues.

Pel que fa a la distribució del programa, a la primera planta se situen el vestíbul, l'administració, una sala diàfana polivalent i el gimnàs; a la segona planta s'ubiquen les aules d'ESO, les sales de professors i l'espai de tutories; a la tercera, les aules de batxillerat, els tallers i els laboratoris, i a les golfes, una àrea artística amb sales de dibuix i música, i la biblioteca.



Autoria: Terradas Arquitectos

Entitat operadora: Infraestructures.cat

Estat del projecte: executat

➤ Accés aules d'ESO.

Font: Ajuntament de Barcelona

➤ Espai polivalent.

El gran espai polivalent, que ocupa més de la meitat de la planta primera, deixa vista l'estructura porticada de la nau. Té una part superior amb taules que serveixen com a menjador i unes grades que descendeixen a la part inferior. Aquest espai es pot fer servir per a actes públics de l'escola o com a lloc d'esbarjo els dies de pluja. Al fons de la nau se situa el gimnàs, el qual es pot incorporar a l'espai polivalent obrint unes portes corredisses.

Font: Ajuntament de Barcelona



HABITATGES SOCIALS FABRA I COATS

El projecte ha transformat la nau G, construïda el 1905 i destinada a emmagatzematge, per acollir 46 habitatges dotacionals per a joves i la nova seu de la Colla Castellera Jove de Barcelona.

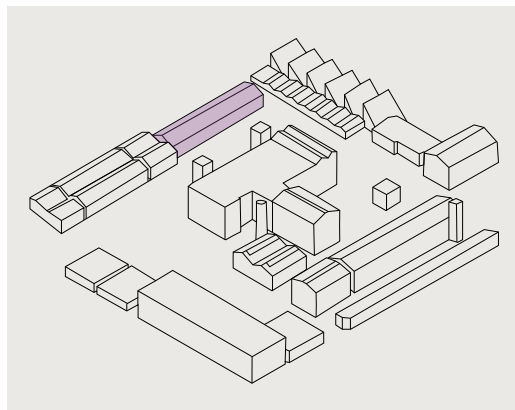
L'edifici, de cent metres de llargada i quinze de fondària, té una altura d'onze metres dividida per un forjat intermedi. L'estructura, la façana i la coberta formen una unitat construïda en fàbrica de maó massís, teula àrab i estructura interior d'acer.

El projecte ha activat tots els elements de la nau original per al nou programa i ha reutilitzat les seves qualitats físiques, espacials i històriques per fer més eficient la nova construcció i reforçar la naturalesa de l'edifici original.

ACCIÓ: PATRIMONI INDUSTRIAL + HABITATGE SOCIAL + RECINTE CULTURAL

La primera decisió del projecte implicava posar en valor la màxima dimensió de la nau, que és la longitud. S'accedeix a l'edifici pel centre, i s'hi crea una plaça interior des de la qual s'inicia el recorregut de les escales interiors en doble diagonal ascendent, que comunica físicament i visualment tota la nau des de la planta baixa fins a les encavallades de la coberta. Aquest nou espai comunitari en cascada relaciona també la nau amb el carrer de Parellada i la plaça interior del recinte, i es converteix en la nova aportació estructural a l'edifici original.

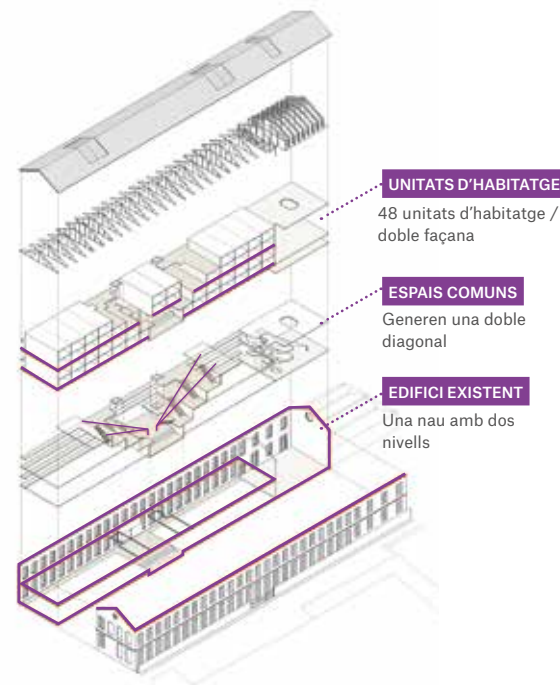
Un aspecte destacat del projecte és que la nova construcció és per assemblatge. Es tracta d'una construcció lleugera, de muntatge en sec, on s'utilitza la fusta en tots els seus formats: massissa, aglomerada, contralaminada, etc. La nova construcció pot ser muntada i desmuntada, és a dir, és "reversible": la nau, en un futur, com a element patrimonial, pot retornar-se al seu estat original i reciclar-se el material de construcció emprat.



Autoria: Roldán + Berengué Arquitectes

Entitat operadora: IMHAB

Estat del projecte: executat



↑ **Axonomètrica.**
Font: Roldán + Berengué Arquitectes per a l'Ajuntament de Barcelona

D'altra banda, es generen dos nous nivells que es recolzen en els originals. De dues plantes es passa a quatre, sense haver de reforçar les existents, gràcies a l'ús d'una estructura de fusta, cinc vegades més lleugera que la d'acer.

Pel que fa al comportament tèrmic de l'edifici, s'utilitzen la façana i la coberta originals com a "amortidors" tèrmics. Els nous habitatges se separen de la nau amb una nova façana de fusta. Es crea així un espai intermedi, d'accés als pisos, per on circula l'aire amb l'objectiu que els habitatges no requereixin climatització durant la major part de l'any. La façana de maó i la coberta de teula ceràmica de la nau original aporten propietats tèrmiques i serveixen d'umbracle al nou edifici interior, a la vegada que mantenen la seva presència com a façana interior dels espais comunitaris.



↑ **Vestíbul - espai comunitari, espai d'accés als habitatges.**
Font: Ajuntament de Barcelona

Finalment, cal dir que els espais comunitaris del vestíbul es poden ocupar d'una forma totalment lliure i donen lloc a un espai de relació amb el veïnat, on l'intercanvi d'idees i l'ús comú d'aquests espais formen part de la vida diària dels i les residents.

La interacció entre els habitatges i el recinte cultural té com a finalitat construir sinergies i relacions entre els artistes del recinte i els i les residents dels habitatges (alguns d'ells són els mateixos artistes que treballen al recinte), de manera que es genera un espai d'oportunitat per a intervencions temporals i es confereix a l'edifici una complexitat afegida amb relació al recinte de la Fabra i Coats.

Aquesta obra ha estat guardonada amb el premi FAD d'Arquitectura de l'any 2021.



↓ **Façana a la plaça interior del recinte.**
Font: Ajuntament de Barcelona



FÀBRICA MERCEDES

El recinte fabril de la Mercedes-Benz ha estat històricament dedicat a l'activitat industrial, primer a la fabricació de motors d'aviació i més tard a l'assemblatge automobilístic. Se situa a cavall entre els barris de Sant Andreu del Palomar i del Bon Pastor, a l'illa delimitada pels carrers de Sant Adrià i de Ciutat d'Asunción i el passeig de l'Havana. És un espai de nou hectàrees de superfície, tancat i sense ús des de l'any 2007, quan va finalitzar l'activitat de la fàbrica.

La proposta de modificació de Pla general metropolità ofereix una oportunitat inèdita de transformació de l'àmbit per crear un nou teixit urbà mixt, obert, compacte i inclusiu. L'antiga fàbrica es convertirà en un espai per fomentar la vida veïnal i la mobilitat sostenible, amb noves places, zones verdes i equipaments públics per dinamitzar el barri del Bon Pastor i els polígons industrials de l'entorn. Es generarà un nou veïnat en un recinte que fins ara ha estat tancat i els antics usos industrials s'actualitzaran amb usos propis de l'economia del segle XXI. El projecte s'emmarca en l'estratègia global de

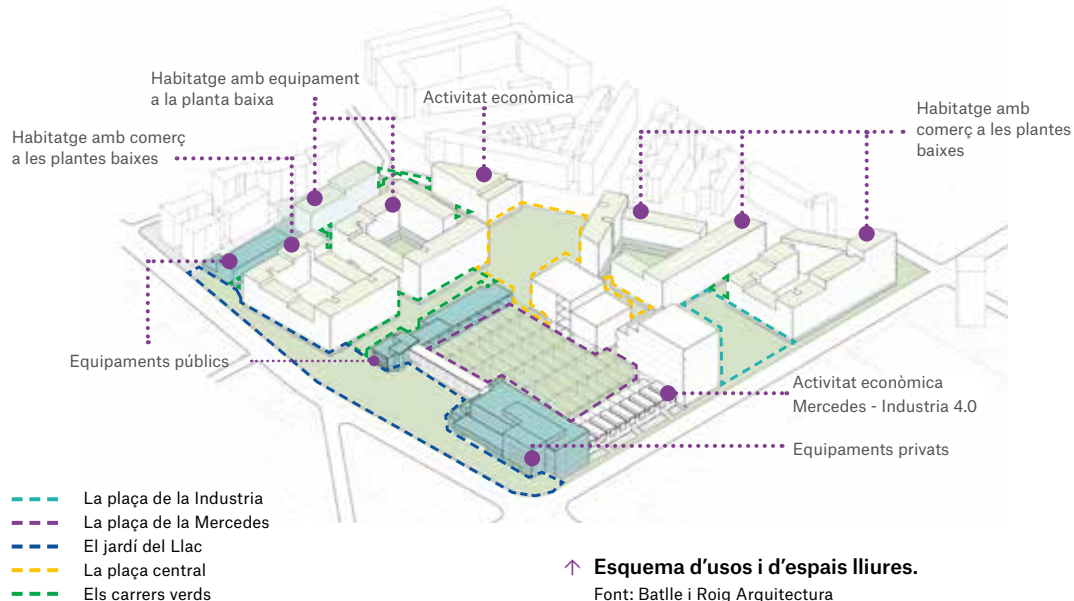


Autoria: Batlle i Roig Arquitectura, SLP

Entitats operadores: Gerència d'Urbanisme / Direcció de Serveis de Planejament i Direcció d'Actuació Urbanística

Estat del projecte: en curs

regeneració urbana dels barris del Besòs i dels polígons industrials del marge dret, i se suma als projectes de la Sagrera, Meridiana, Trinitat Vella, sud-oest del Besòs, plaça de les Glòries, 22@, Campus Diagonal-Besòs i pont de Santander.



↑ **Esquema d'usos i d'espais lliures.**
Font: Batlle i Roig Arquitectura



↑ **Transformació del recinte. Carrer Verd.**
Font: Batlle i Roig Arquitectura

↓ **Emplaçament.**
Font: Batlle i Roig Arquitectura

UN NOU TEIXIT URBÀ DE QUALITAT AMB EQUILIBRI D'USOS

La proposta destina més de la meitat del recinte a espai públic. El gran parc urbà inclourà el jardí del Llac, el jardí de la Indústria, la plaça central i dos interiors d'illa públics.

La plaça central de la Mercedes serà enjardinada i se situarà a l'antiga nau de producció de la fàbrica. Serà una gran àgora central per fer vida social i cultural que vertebrarà també l'activitat econòmica. Es restaurarà l'estructura metàl·lica de la nau, se n'eliminarà la coberta i s'instal·laran panells fotovoltaics per donar servei als diferents equipaments.

Tota la finca esdevindrà un gran espai obert de relació ciutadana que unirà els barris del Bon Pastor i Sant Andreu. Els espais estaran reservats per al passeig, els usos cívics i la mobilitat sostenible, és a dir, per als vianants,

les bicicletes i els vehicles de mobilitat personal, i no s'hi permetrà el trànsit de vehicles, seguint el model Superilla Barcelona.

Els carrers verds uniran les places i els jardins i establiran recorreguts verds que connectaran la Mercedes amb el centre del Bon Pastor, el parc del Rec Comtal, la Maquinista i el polígon industrial del Torrent de l'Estadella. Estaran destinats a vianants i bicicletes, però també tindran espais d'estada i de joc infantil.

L'habitatge suposarà gairebé la meitat del sostre dels nous usos i tindrà un gran protagonisme. Hi haurà fins a 1.300 habitatges nous i el 40 % seran de preu assequible i, d'aquests, com a mínim la meitat seran de lloguer, així com una part dels habitatges lliures. Pel que fa a l'activitat econòmica i docent, s'hi destinaran fins a 84.000 m², que s'espera que puguin allotjar fins a 5.000 nous llocs de treball de qualitat a mitjà i llarg termini, relacionats

amb l'economia circular, la innovació, la petita indústria i el comerç de proximitat.

Es projectaran els equipaments públics necessaris per donar resposta a les necessitats de la mateixa transformació i de l'entorn.

El recinte serà accessible i estarà ben connectat amb el transport públic, i tota l'illa complirà uns estàndards alts de sostenibilitat i resiliència per poder fer front a l'emergència climàtica.

PRESERVAR LA MEMÒRIA INDUSTRIAL DEL RECINTE I OMLIR-LA DE NOUS USOS

La nova fàbrica mantindrà els edificis més representatius del conjunt, actualment sense protecció patrimonial, per preservar la memòria de l'arquitectura industrial del segle xx de la ciutat. La nau central, convertida en una nova plaça, permetrà que en els edificis del

voltant s'ubiquin activitats econòmiques vinculades a les activitats creatives, el disseny i les noves tecnologies, ja siguin de caràcter industrial o formatiu. Conjuntament, es preveu que les noves activitats d'aquest entorn puguin acollir prop de 2.000 estudiants, així com llocs de treball qualificats. En els edificis que es conservaran també hi haurà nous equipaments públics.

FASES DE LA TRANSFORMACIÓ

Es planteja una transformació progressiva de l'àmbit amb l'objectiu que hi comencin a haver activitats i que la ciutadania pugui utilitzar i fer-se seu l'espai al més aviat possible. Es continuarà el procés participatiu per debatre i millorar la proposta i acabar de concretar aspectes com ara la ubicació definitiva dels equipaments.



↑ L'antiga fàbrica de la Mercedes.
Font: Ajuntament de Barcelona



↑ Transformació del recinte. La plaça de la Mercedes.
Font: Batlle i Roig Arquitectura

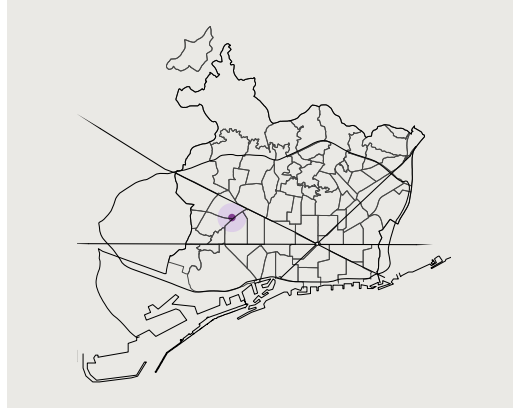
LA MODEL

La Model és l'edifici penitenciari que ha acompanyat la història contemporània de Barcelona. Va obrir les seves portes l'any 1904. Milers de persones, moltes d'elles per causes polítiques, van ser recloses a les seves cel·les. És una presó amb un gran simbolisme per als ciutadans i ciutadanes de Barcelona que ha iniciat el camí per convertir-se en un nou espai de referència a l'Esquerra de l'Eixample i a tota la ciutat.

Han passat molts anys des dels primers anuncis sobre la recuperació de la Model. Molts anys de reivindicació veïnal i de treball per fer que la Model deixi de dividir barris i es guanyi per a la ciutat. El Pla general metropolità de 1976 ja preveia que aquest espai s'havia d'alliberar, en qualificava la part més extensa com a parc urbà i en deixava una cinquena part per a equipaments. D'aleshores ençà, s'han produït múltiples anuncis i canvis de planejament, i s'han dut a terme diverses iniciatives amb projectes per transformar l'espai. Però l'oportunitat de transformació arribà gràcies a l'acord signat el 10 de gener de 2017 entre l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya, que permetia desencallar la situació tant de la Model com de la Trinitat Vella.

El tancament de la presó Model i la recuperació d'aquest espai representa una oportunitat històrica de regeneració urbana, i més en un districte tan dens com és l'Eixample, que convertirà un recinte opac en un lloc singular que generarà vida al seu voltant.

Aquest és un projecte de ciutat i també de barri que respon a necessitats i escales



Autoria:

• Proposta d'ordenació: Forgas Arquitectes i Espai Lur

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d'Estratègia Urbana; BIMSA

Estat del projecte: en curs

diverses i que, inevitablement, necessitava un temps de debat i de treball. Per això, el 2018 es va iniciar un procés de participació ciutadana titulat "La Model s'obre a la ciutat", enfocat a debatre i fixar conjuntament el futur del recinte i que va servir per consensuar el Pla director de la Model el 2019, que té com a eixos l'habitatge i els equipaments públics de proximitat, el verd i la preservació de la memòria i el patrimoni.

Finalment, la magnitud d'aquest projecte fa que sigui necessari pensar-lo per etapes i plantejar-ne fases que permetin la reflexió estratègica de futur, però també l'activitat immediata al recinte.

→ La Model.

Font: Adrià Goula per a l'Ajuntament de Barcelona



PROPOSTA D'ORDENACIÓ

“Model, batega!” és la proposta guanyadora del concurs per a la transformació de la Model, presentada a finals de 2019, que reordena l'antic centre penitenciari per convertir-lo en un gran pol d'equipaments i espai verd de l'Esquerra de l'Eixample i la ciutat. El projecte guanyador havia de respondre a aquests objectius:

- Convertir un recinte tancat i opac en un espai obert i amb usos de ciutat.
- Mantenir l'essència de la Model pel que fa al patrimoni i a la memòria.
- Crear un gran pulmó verd per a l'Eixample i per a tota la ciutat.
- Ubicar-hi l'habitatge públic i els equipaments necessaris.

De la proposta destaca l'aposta contundent a l'hora de conservar la imatge de la Model entesa com a conjunt. Amb un joc de topografia, la proposta aconsegueix integrar tot el programa funcional, guanya superfície, incorpora de forma orgànica els edificis en el

mateix parc i evita distorsionar el patrimoni amb la incorporació de nous elements.

El projecte preveu eliminar les construccions existents menys valuoses, la majoria corresponents a actuacions posteriors a les originals, i mantenir i rehabilitar tres dels edificis del conjunt per raó del seu valor patrimonial i tipològic: l'edifici d'administració i accés del carrer d'Entença, l'edifici de tallers a la banda del carrer de Nicaragua i el panòptic amb el cos poligonal central i les característiques tipològiques dels sis corredors. La resta de superfície construïda es disposa en espais soterrats o semisoterrats que adquireixen una vertadera façana gràcies al desnivell entre els carrers de Provença i de Rosselló.

L'espai verd es planteja com un filtre que redefineix la relació entre la ciutat i la Model i aporta qualitat ambiental i una nova percepció del lloc. Un nou pulmó verd que integra els vials pacificats de l'entorn per contribuir a reequilibrar els dèficits existents.

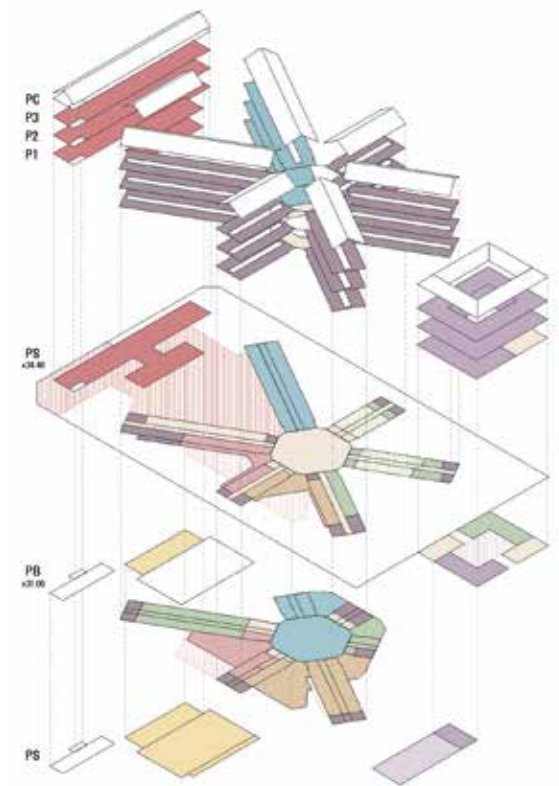
Els habitatges se situen a les plantes pis de les sis galeries del panòptic. En funció de les diferents tipologies d'habitatge proposades, s'agrupen diverses cel·les per configurar

cada unitat de residència. Uns elements superposats externament a les façanes permeten transformar-ne el caràcter pesat i massa greu i serveixen com a element de connexió i relació entre les diferents cel·les, la qual cosa en facilita l'agrupació. Aquestes “galeries”, que són com una mena de bastides lleugeres, incorporen terrasses i porxos que modulen la transició entre el parc i la construcció històrica, de manera que la transformen i la fan molt més amable des de l'exterior i l'interior.

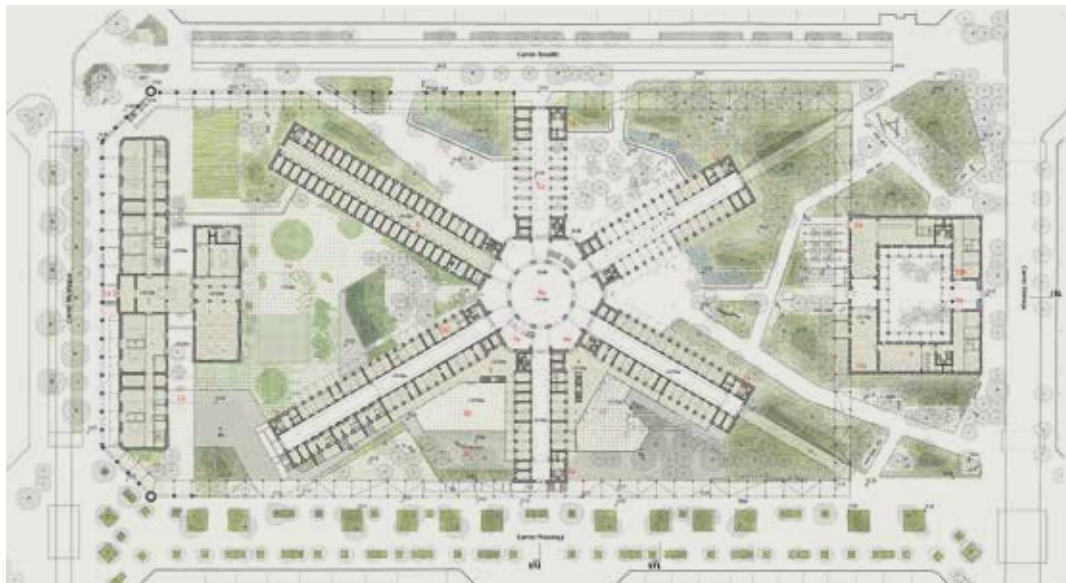
En la planta baixa de l'edifici del panòptic, s'hi disposen els equipaments i usos més públics per tal d'afavorir el caràcter de carrer que tindran els antics corredors en aquest nivell i des dels quals s'hi podrà accedir. Tanmateix, els equipaments s'obriran també a l'espai lliure i afavoriran l'activitat i la sensació de seguretat i acompanyament des del perímetre. Aquests carrers donaran també accés als habitatges i s'integraran de dia a la xarxa viària de la ciutat per permetre'n la continuïtat. L'espai central del panòptic esdevindrà una plaça més, un espai de relació per a la ciutadania.

Els equipaments de dimensions més grans se situen en els edificis de tallers i d'administració, que donen als carrers de Nicaragua i d'Entença.

Més enllà de l'estratègia principal d'aprofitament de les construccions existents, la sostenibilitat ambiental del projecte d'ordenació proposa un seguit de solucions per a tot el cicle de vida de la Model que van en la línia de la reducció de la demanda energètica: la introducció de solucions constructives eficients que minimitzin les quantitats de material i els futurs costos de manteniment, i una aposta decidida per la gestió centralitzada del cicle de l'aigua i dels sistemes d'autoproducció energètica amb energies renovables.



	Habitatge		Residencial
	Memòria democràtica		Espais exteriors
	Institut escola		Possible aparcament
	Espais exteriors		Poliesportiu
	Escola bressol		Espai joves
	Espais exteriors		Espais exteriors
	Espai d'ús compartit		Economia social i solidària
			Espais exteriors



← Planta baixa i parc del recinte.

Font: Espai Lur i Forgas Arquitectes per a l'Ajuntament de Barcelona

↑ Axonometria d'usos.

Font: Espai Lur i Forgas Arquitectes per a l'Ajuntament de Barcelona



↑ Intervenció accés al recinte.
Font: Ajuntament de Barcelona

↓ BOAM - Intervenció artística.
Font: Ajuntament de Barcelona

← Conversió del recinte en un espai obert.
Font: Espai Lur i Forgas Arquitectes per a l'Ajuntament de Barcelona

LA MODEL 2018-2022. EL "MENTRESTANT"

Des de 2018 i fins que no arribi la transformació definitiva, l'espai acull diverses activitats temporals per començar a integrar el recinte a la ciutat. En el curt termini/termini immediat, s'ha concretat:

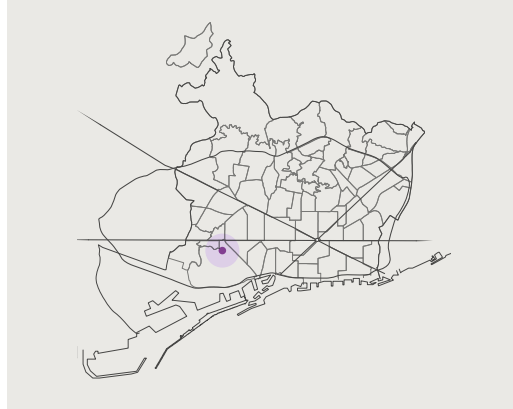
- Fer possible el funcionament com a equipament de l'entorn del pati d'Entença amb: espai d'oficina, serveis, sala d'actes, sala d'exposicions i magatzem logístic.
- Pavimentar de nou i fer accessible el pati d'Entença com a interior d'illa.
- Habilitar la quarta galeria per fer-hi actes públics.
- Definir el recorregut museístic en planta baixa des del pati d'Entença, a través del passadís dels tres cancells (amb els espais de carteria i locutoris), espai panòptic, quarta i cinquena galeria, i pati entre la tercera i la quarta galeria.
- Emparar les activitats (culturals, veïnals, rodatges, etc.) amb plans d'autoprotecció i la tramitació de la corresponent llicència d'activitat.
- Racionalitzar les instal·lacions (aigua, electricitat, etc.), eliminar l'escomesa de gas i actualitzar els sistemes de prevenció i vigilància.
- Enderrocar les construccions sense continuïtat, fet que ha possibilitat les escoles provisionals de Xirinacs i Entença.
- Implantar dues escoles provisionals segregades del recinte original amb patis i gimnasos.
- Millorar els entorns escolars amb dues actuacions del programa «Protegim les escoles».
- Executar les actuacions paliatives en façanes i cobertes de l'edifici Entença i d'una meitat de l'àmbit del panòptic i de les galeries per tenir una garantia temporal de l'interinatge fins a la transformació definitiva.
- Fer una instal·lació artística al pati entre la quarta i la cinquena galeria, amb l'obertura dels murs cap a la ciutat al carrer de Rosselló.

LA FIRA DE MONTJUÏC

El 31 de desembre de 2025 finalitza la concessió de l'Ajuntament a la Fira de Barcelona dels terrenys firals de Montjuïc. Aquest fet, juntament amb l'horitzó de l'any 2029, marcat pel centenari de l'Exposició Internacional de 1929, es presenta com a una oportunitat per repensar el futur d'aquest àmbit.

La Fira de Barcelona ha anat ampliant les seves instal·lacions amb nous espais com ara el recinte de la Gran Via, a cavall entre Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat, un dels recintes firals més grans i moderns d'Europa. Com a resultat, el recinte de Montjuïc s'ha acabat destinant a fires de caràcter més urbà, l'organització espacial de les quals es podria optimitzar amb l'objectiu de reduir la superfície requerida per al seu desenvolupament. D'altra banda, es fa palesa la necessitat de mantenir el patrimoni d'aquest recinte històric, millorar els seus espais públics i connectar els barris del seu entorn.

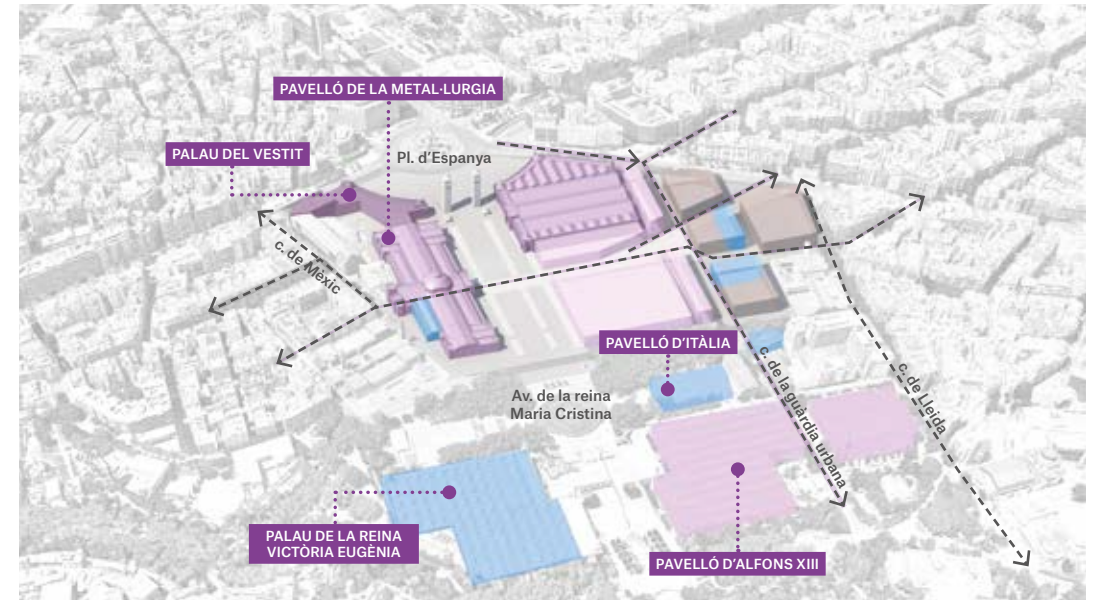
Per tal de donar resposta a aquesta situació, el febrer de 2019, la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona, l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), la Diputació de Barcelona, la Cambra de Comerç, la Fira i Fira 2000 firmen un protocol en el qual s'estableix que l'Ajuntament de Barcelona impulsarà el planejament urbanístic i la fórmula patrimonial adequada per a la millora i la transformació del recinte.



Autoria: Ajuntament de Barcelona i Barcelona Regional

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d'Estratègia Urbana; Gerència d'Urbanisme / Direcció de Serveis de Planejament

Estat del projecte: en curs (horitzó 2029)



↑ **Proposta d'ordenació.**
Font: Barcelona Regional

● Activitat econòmica induïda ● Residencial
● Espais firals ● Equipaments



→ **Espais firals.**

Font: Marc Lozano. Ajuntament de Barcelona

PREMISSES INICIALS

Fruit dels treballs d'anàlisi, s'identifiquen les principals problemàtiques actuals i es defineixen les cinc premisses que haurà de complir el projecte de transformació per tal d'integrar l'àmbit dins de la ciutat i desfer la seva condició de recinte.

1 OBRIR L'ÀMBIT ALS BARRIS, FACILITANT LA CONTINUÏTAT TRANSVERSAL

La intenció és crear bones connexions entre els barris del Poble-sec i de la Font de la Guatlla, actualment perjudicades per la manca de permeabilitat del recinte firal. Es tracta de donar resposta a una reivindicació veïnal històrica. També es busca millorar les condicions per als vianants als carrers de Mèxic i de Lleida, ambdós amb voreres estretes i un trànsit rodat elevat, així com garantir la continuïtat dels espais lliures.

2 PROMOURE LA DIVERSITAT D'USOS

Es vol transformar el recinte en una fira integrada en la trama urbana. Per això es planteja la mixtura d'usos, amb la inclusió necessària d'habitatges públics, locals comercials de proximitat i equipaments de barri, en convivència amb l'activitat firal.

3 MILLORAR LES CONDICIONS AMBIENTALS

S'aposta per incrementar el verd urbà, *veïnificar* l'espai públic i apropar la muntanya de Montjuïc a la ciutat. En l'actualitat, el recinte necessita més ombra, zones de jocs infantils i materials més permeables.

4 REUTILITZAR ELS EDIFICIS EXISTENTS

Per tal de promoure el reciclatge urbà i la sostenibilitat en l'ús de recursos, es prioritza rehabilitar les edificacions existents.

5 MANTENIR EL CARÀCTER MONUMENTAL DE L'AVINGUDA DE LA REINA MARIA CRISTINA

Aquest eix és el vestíbul del conjunt patrimonial protegit que formen els edificis del Museu Nacional d'Art de Catalunya (MNAC), el Palau d'Alfons XIII, el Palau de la Reina Victòria Eugènia i la Font Màgica, entre d'altres. La seva configuració original està basada en emfatitzar la monumentalitat i donar valor als edificis. Aquesta premissa vetlla perquè la transformació de l'eix mantingui aquest caràcter.

REPENSEM L'ESPAI FIRAL DE MONTJUÏC

Entre el novembre de 2021 i el gener de 2022, es va desenvolupar un procés de participació ciutadana per a la concreció dels usos del sòl a partir de les premisses inicials. Amb les conclusions del debat ciutadà, l'Ajuntament va presentar una proposta, desplegada en quatre àmbits, que ha permès negociar un acord amb la Fira de Barcelona per a la distribució dels usos del sòl, així com tramitar la modificació de plantejament (MPGM) necessària, que ha estat aprovada inicialment l'any 2022.

ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT

Es proposa obrir un passeig d'ús públic transversal a través del pavelló de la Metal·lúrgia que permeti connectar els barris del Poble-sec i de la Font de la Guatlla i, en sentit longitudinal, prolongar el carrer de la Guàrdia Urbana fins a l'avinguda del Paral·lel.

També s'estableix la pacificació dels carrers de Lleida i de Mèxic, i la creació de nous itineraris ciclistes en l'entorn.

Finalment, es planteja reforçar la monumentalitat de l'avinguda de la Reina Maria Cristina prioritant que sigui un eix per a vianants i transport públic, i connectar l'espai firal amb la muntanya de Montjuïc. D'aquesta manera, se'n podrà ajustar l'ús a la seva qualificació urbanística vigent de parc i jardí.

EQUIPAMENTS

Es proposa crear un centre d'atenció primària (CAP), un equipament assistencial per a persones grans i amb diversitat funcional, una biblioteca a la Casa de la Premsa, un equipament esportiu de barri al pavelló d'Itàlia, i ampliar el MNAC al Palau de la Reina Victòria Eugènia. També es planteja incorporar un espai d'ús veïnal i associatiu. Com a plantejament general, es busca consolidar l'entorn del nou espai firal com a espai cultural i de ciència, que vinculi els grans equipaments de l'àmbit amb els equipaments i el teixit sociocultural dels barris de l'entorn.

HABITATGE

Es prioritza destinar espai per a la construcció d'habitatge públic. S'ha dut a terme un estudi de viabilitat i es calcula que es podrien construir aproximadament 500 habitatges nous en una superfície de sòl de 13.350 m², el que representa el 10 % del total de l'àmbit.

ACTIVITAT ECONÒMICA

S'aposta per una Fira urbana amb esdeveniments de petita i mitjana escala. També per articular i connectar l'activitat econòmica i cultural de barri (petita escala) amb l'activitat de l'espai firal (gran escala), així com incloure en l'àmbit espais de formació professional i d'oficis, i de creació i promoció de l'emprenedoria.

Per acabar, es proposa destinar l'edifici del Palau del Vestit a activitats d'economia induïda i part del pavelló d'Alfons XIII a la indústria cultural i creativa.

← Vista de l'àrea residencial.

Font: Straddle3 per a Barcelona Regional



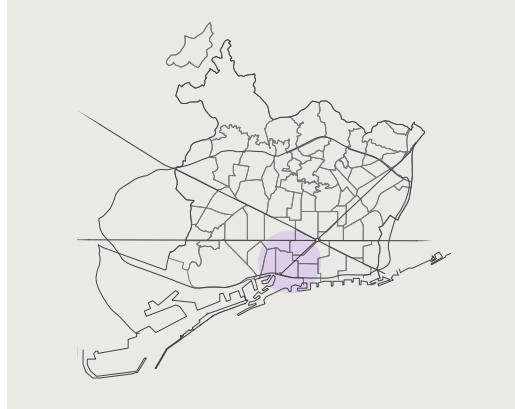
PLA DIRECTOR DE LA CIUTADELLA

El parc de la Ciutadella és el “parc de Barcelona”. Construït sobre la fortalesa militar borbònica del mateix nom a finals del segle XIX —en aquell temps als extramurs de la ciutat—, és el parc més antic de Barcelona. Amb una destrucció i reconstrucció permanents de capes sobreposades, la Ciutadella és un espai d’una dimensió simbòlica plena de significats i interpretacions. Declarat bé cultural d’interès nacional el 1951, el parc és un monument viu amb un valor patrimonial i arquitectònic inqüestionable.

El primer museu de la ciutat, el Museu Martorell, dedicat a la geologia, s’ubica precisament en el parc. Conjuntament amb el Museu de Zoologia, que va ser originalment un cafè restaurant durant l’Exposició Universal de 1888, avui formen l’actual Museu de Ciències Naturals de Barcelona, que integra també el Museu Blau i el Jardí Botànic. En el mateix espai, el parc zoològic, inaugurat el 1892, desenvolupa una funció complementària de preservació de la biodiversitat, tant de conservació i recerca com pedagògica, per a la comunitat educativa i també per a la ciutadania en general.

Cal afegir també el valor del parc com a patrimoni natural, no només pel fet d’acollir arbres centenaris, sinó també com a obra dels mestres Fontserè, Forestier i Rubió i Tudurí. La Ciutadella destaca especialment pel seu paper com a element central en la definició d’una ciutat més verda i saludable: és un dels parcs amb més accessibilitat i més cèntrics de Barcelona. Limita amb Ciutat Vella i l’Eixample, dos dels districtes amb menys quantitat de verd per habitant, i això fa que sigui un espai vital per a l’esbarjo, el passeig o l’esport.

Però el parc és també un espai de biodiversitat clau per a la infraestructura verda de la ciutat. A la Ciutadella hi viu la comunitat més gran de bernats pescaires (*Ardea cinerea*) de tot Catalunya i una de les colònies urbanes més grans de tot Europa.



Autoria: Direcció de Serveis d’Estratègia Urbana i Barcelona Regional

Entitats operadores: Gerència de l’Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d’Estratègia Urbana; BIMSA; Institut Municipal de Parcs i Jardins; IMPUQV; ICUB; Museu de Ciències Naturals de Barcelona

Estat del projecte: en curs



Font: Barcelona Regional

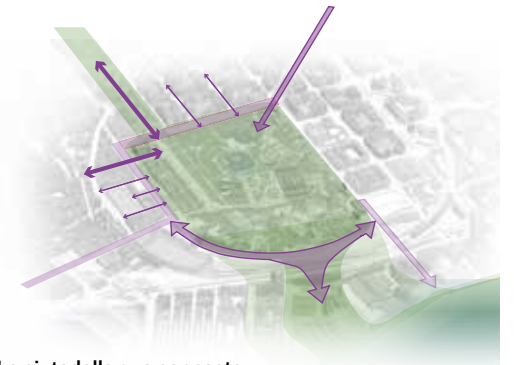
Paral·lelament, és el parc amb més serveis ambientals de Barcelona. En altres paraules, és el parc que més serveis ecològics dona a la ciutat: permeabilitat, regulació tèrmica, millora de la qualitat de l’aire i retenció de carboni.

Per això, i per moltes altres qualitats i funcions, el valor del parc de la Ciutadella és inequívoc. És un espai viu, amb una gran demanda veïnal i amb una àmplia diversitat d’usos que reforça el seu valor i la seva importància en la vida quotidiana.

Però és precisament el seu ús el que fa que sigui un espai fràgil i canviant. Els usos actuals no són els mateixos de quan es va inaugurar, ni la importància del verd, ni la demanda veïnal. Els canvis socials demanen una adaptació dels espais i dels edificis, com també de la gestió i, fins i tot, de la mateixa concepció de parc com un espai dinàmic, que pot rebre un conjunt d’usos quotidians, sense que això signifiqui un impacte greu per al patrimoni arquitectònic i natural.

Així doncs, el parc té unes necessitats especials tant des del punt de vista del manteniment com de la preservació i la millora del seu patrimoni. Requereix una forta inversió per contrarestar la pressió a la qual està sotmès i per garantir-ne la protecció. A la vegada, el parc ha de ser explicat i entès: avui dia, en el parc mateix hi ha poques referències que permetin conèixer la transformació de la Ciutadella i de la ciutat. Cal un model de governança que permeti enfortir el parc de la Ciutadella i recuperar-lo perquè torni a brillar com “el parc” de Barcelona.

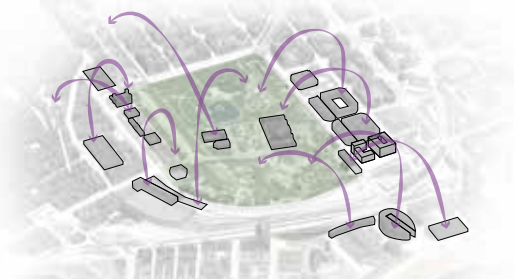
D’aquesta manera, l’objectiu principal del Pla director de la Ciutadella és definir el nou model de parc i donar-li un impuls renovat per afrontar-ne els problemes actuals i els reptes de futur. En aquest sentit, el pla ha elaborat una diagnosi del parc en la qual s’han superat els límits estrictes de la Ciutadella i s’ha ampliat el focus cap a l’entorn més immediat. Finalment, es proposen una seixantena d’accions agrupades en quatre eixos estratègics.



La ciutadella que connecta



Un parc urbà del segle XXI



Un parc vinculat a la ciència i al coneixement



Un nou model de governança



LA CIUTADELLA QUE CONNECTA

Es busca augmentar la permeabilitat del parc i millorar la continuïtat dels eixos urbans que arriben a la Ciutadella per facilitar la mobilitat dels vianants. Les intervencions proposades, entre elles l'obertura d'un nou accés a l'avinguda Meridiana, l'increment de permeabilitat als passejos de Picasso i de Pujades, i la urbanització del passeig de Circumval·lació, tenen la finalitat de transformar l'espai actual de "recinte" en un espai "ròtula" d'enllaç entre barris.

UN PARC URBÀ DEL SEGLE XXI

Es planteja donar resposta al repte de compatibilitzar els nous usos amb el caràcter patrimonial del parc històric. Les propostes d'aquest eix estratègic preveuen la rehabilitació d'equipaments i escultures patrimonials, l'actualització i conservació del parc, l'increment de serveis per als visitants, les millores en la gestió i la mobilitat i, finalment, estratègies de comunicació i difusió.

UN PARC VINCULAT A LA CIÈNCIA I AL CONEIXEMENT

El Museu Martorell, juntament amb l'Hivernacle i l'Umbracle, simbolitza l'esperit científic amb què el parc es va projectar. Avui, la ciència continua sent present a la Ciutadella amb la seu del Museu de Ciències Naturals de Barcelona, el parc zoològic o les institucions de recerca al seu voltant. En aquest sentit, el parc té un enorme potencial com a divulgador científic, tenint en compte el nombre de visitants que rep i la seva centralitat. Es plantegen propostes que inclouen dotar de contingut divulgatiu i de recerca els edificis existents, implementar nodes de ciència i coneixement entorn del parc i promoure espais

d'oportunitat per reforçar la xarxa. Cal ressaltar els projectes de l'antic mercat del Peix, un nou complex de recerca i innovació promogut per la Universitat Pompeu Fabra (UPF), i de la Biblioteca Provincial de Barcelona en un solar adjacent a l'estació de França.

NOU MODEL DE GOVERNANÇA

Amb l'objectiu de dotar el parc d'una estructura executiva i d'establir una jerarquia funcional entre les diferents entitats que hi operen, es proposen tres taules de coordinació: l'executiva, composta per agents municipals amb serveis permanents en el parc; la de coordinació, amb agents del parc de les institucions restants, i la comissió de seguiment, com a taula de participació amb associacions veïnals i altres entitats amb afectació al parc.



← Parc de la Ciutadella.

Font: Vicente Zambrano González. Ajuntament de Barcelona.

↑ Parc de la Ciutadella.

Font: Barcelona Regional

REACTIVACIÓ DELS TEIXITS PRODUCTIUS



La crisi econòmica derivada dels efectes de la pandèmia ha posat en evidència un model econòmic de Barcelona massa dependent d'uns sectors econòmics amb una baixa capacitat de resiliència en moments d'incertesa. D'aquesta experiència, en sorgeix la voluntat de redefinir una nova agenda urbana i econòmica per a Barcelona. Una agenda que aposti per una ciutat més competitiva, sostenible i equitativa, adaptada a reptes com les transicions ecològica i digital.

La transformació de la Marina del Prat Vermell i del seu entorn en un dels nous pols econòmics de la ciutat metropolitana, l'actualització del 22@ a les noves necessitats socials, econòmiques i ambientals vint anys després de l'inici de la seva transformació, i la reformulació dels polígons del marge dret del Besòs com a nous referents de la reindustrialització i l'economia verda i circular són tres exemples de com Barcelona readapta i adequa els seus àmbits de vocació eminentment productiva a les noves necessitats i demandes de la ciutat.

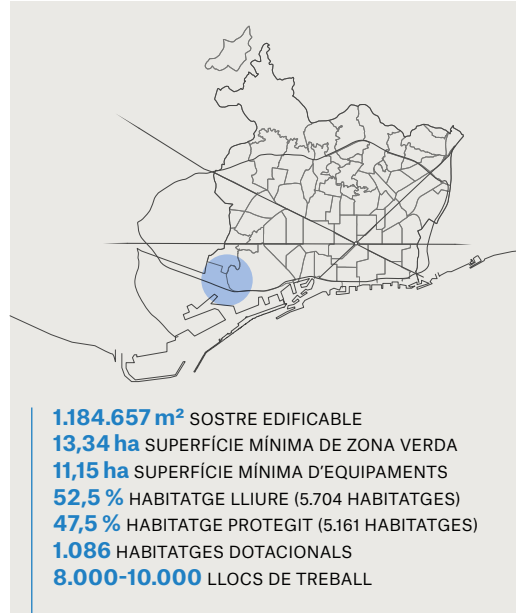
LA MARINA DEL PRAT VERMELL

L'operació urbanística de la Marina del Prat Vermell, iniciada l'any 2006, planteja la transformació de 75 hectàrees de sòl industrial per construir un nou barri residencial mixt a Barcelona. S'emmarca dins de les tres grans operacions urbanístiques que la ciutat està desenvolupant des de fa uns anys, juntament amb la Sagrera i el 22@. Els pràcticament 12.000 habitatges previstos podrien arribar a acollir una població d'uns 28.000 habitants nous i el sostre d'activitat econòmica previst podria suposar la creació d'entre 8.000 i 10.000 llocs de treball.

La crisi econòmica de finals de la primera dècada d'aquest segle va condicionar el desenvolupament de l'operació i va alentir-ne el ritme de transformació de les previsions inicials. Aquesta situació va fer necessària una revisió global del planejament amb l'objectiu de reactivar la transformació i adaptar-la als reptes i els paràmetres de desenvolupament actuals. Com a resultat, el 2019 es va aprovar una nova modificació del Pla general metropolità i un nou Pla especial d'infraestructures (PEI).

Als entorns de la Marina del Prat Vermell hi ha diversos projectes, de caràcter majoritàriament terciari, que estan transformant l'àmbit en un dels nous pols d'activitat econòmica de l'àrea metropolitana. La plaça d'Europa-Eix Gran Via, el BCN Fira District, el nou Campus Administratiu de la Generalitat de Catalunya i el Districte 38 representaran una concentració de més de 30.000 llocs de treball en un futur pròxim, als quals cal sumar els 6.000 llocs de treball del districte econòmic de l'Hospitalet de Llobregat.

D'aquesta manera, la rellevància i el pes del conjunt de desenvolupaments previstos a la Marina demanen, més enllà de la definició de paràmetres urbanístics, plantejar una



Modificació puntual del PGM per a l'ajust del Pla de la Marina del Prat Vermell

Redacció: Direcció de Serveis de Planejament i Direcció d'Actuació Urbanística

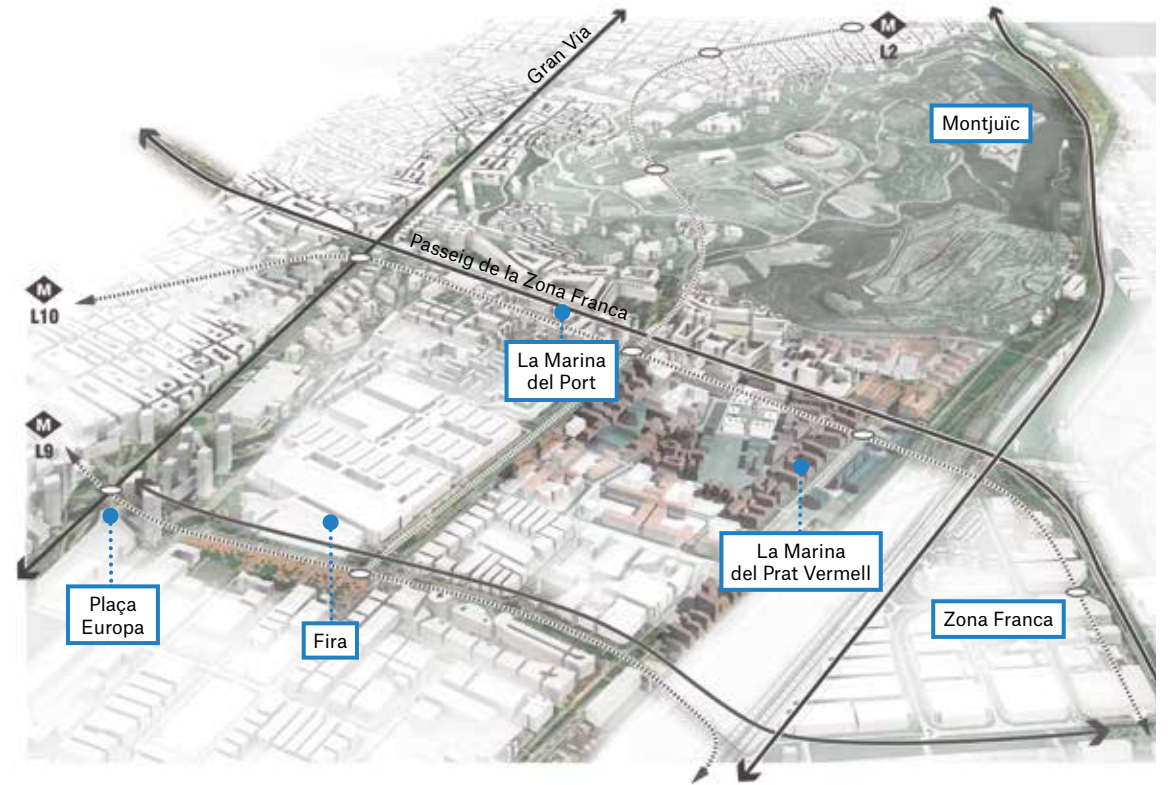
Entitats operadores: IMU / Oficina de la Marina; IMHAB

Estat del pla: aprovat definitivament 2019

estratègia que determini la forma de gestionar, des del lideratge públic, la transformació d'aquest territori. Una estratègia que incideixi en la connexió i integració de la Marina amb els seus entorns i en la potenciació d'un desenvolupament social i espacial cohesionat. I, alhora, el plantejament d'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.

→ Visualització de l'àmbit de la transformació i del seu entorn.

Font: Barcelona Regional



EIXOS D'ACTUACIÓ

HABITATGE

- Augmentar el parc públic d'habitatge.
- Impulsar el mercat social de l'habitatge.
- Promoure l'eficiència energètica i la sostenibilitat ambiental als habitatges.
- Fomentar la diversitat i la flexibilitat d'usos en els edificis d'habitatges.

ECONOMIA-TREBALL

- Vetllar per un creixement econòmic inclusiu i sostenible.
- Consolidar l'àmbit com a pol tecnològic de referència.
- Promoure un teixit econòmic híbrid, integrat amb usos residencials.
- Activar el teixit comercial i de proximitat.

CONNECTIVITAT

- Millorar l'accessibilitat de l'àmbit.
- Avançar vers una mobilitat més sostenible.

EQUIPAMENTS

- Ubicar estratègicament els nous equipaments tenint en compte criteris socials i ambientals.
- Fomentar un teixit comunitari actiu i un sentiment de pertinença al barri.

INFRAESTRUCTURA VERDA

- Millorar el confort ambiental i la qualitat urbana dels espais lliures.
- Incrementar la infraestructura verda.

METABOLISME URBA

- Augmentar la sobirania energètica de l'àmbit.
- Optimitzar la gestió de residus i el cicle urbà de l'aigua.

EL PROCÉS DE DESENVOLUPAMENT

La transformació de la Marina és un projecte progressiu en el temps i a llarg termini (es preveuen uns setze anys per completar-lo) i, per tant, seran de vital importància la gestió i el seguiment de la seva implementació en el marc d'una visió estratègica. Per aquest motiu, l'any 2020 es va crear l'Oficina de la Marina, amb l'objectiu d'impulsar el desenvolupament urbanístic, social i econòmic de l'àmbit dels barris de la Marina i entorns.

L'Oficina va néixer amb la vocació de transcendir la gestió urbanística tradicional i definir una gestió de tot aquest territori de manera integrada i amb criteris de sostenibilitat ambiental i qualitat urbana. Adscrita a l'Institut Municipal d'Urbanisme (IMU), té una clara visió transversal i de coordinació de tots els operadors públics i privats, amb capacitat de desenvolupar l'impuls i la gestió directa de tots els aspectes urbanístics, però també d'altres relacionats amb programes d'actuació econòmics i socials específics per a la Marina.



↑ Parc central.

El verd esdevé un dels pilars del nou barri. Destaca el parc central del barri, de 2,4 ha. Aquest projecte recull els suggeriments de l'Associació de Veïns d'Eduard Aunós i és fruit del procés de participació desplegat amb

els veïns i els joves del barri. També es proposa un eix cívic paral·lel al carrer del Foc.

Font: Cáceres Arquitectura i Esteyco per a l'Ajuntament de Barcelona



↑ Cooperativa d'habitatges en cessió d'ús la Chalmeta.

La Marina representa la concentració més gran d'habitatges amb algun tipus de protecció de tota la ciutat.

La Chalmeta és una cooperativa d'habitatge en cessió d'ús que forma part del primer concurs de l'Ajuntament de Barcelona l'any 2016 en el qual es van adjudicar quatre promocions per crear cohabitatge en solars públics. Font: Ajuntament de Barcelona

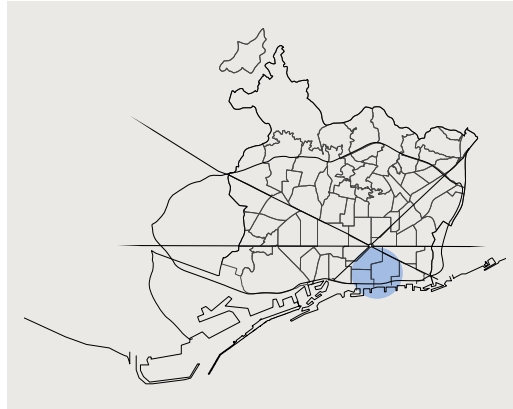
PER UN 22@ MÉS INCLUSIU I SOSTENIBLE

La Modificació del Pla General Metropolità “per un 22@ més inclusiu i sostenible” actualitza el planejament a l'àmbit urbanístic del 22@ per tal d'adaptar-lo als reptes i oportunitats del nou context urbà, i per adreçar els déficits i les dificultats acumulades durant el procés de transformació urbanística iniciat l'any 2000. Per una banda, cal revisar el pla per fer front a les noves necessitats socials, econòmiques i ambientals, derivades de les grans crisis de la ciutat contemporània. D'altra, s'ha de donar resposta a la demanda ciutadana de repensar el 22@, una petició feta per part del teixit associatiu no satisfet amb el model de ciutat que s'està desenvolupant, i per agents econòmics que denuncien les dificultats d'execució del pla. Aquesta revisió es fa prenent com a referència els resultats sorgits del procés participatiu “Repensem el 22@” iniciat l'any 2017.

L'objectiu de la Modificació, aprovada el 2022, un 22@ més inclusiu, productiu i sostenible, que respongui a un model de ciutat mixta, amb qualitat ambiental, que potencii la vida quotidiana i les activitats productives.

PUNT DE PARTIDA

L'any 2000 s'aprova el Pla del 22@ que establia les directrius perquè 200 hectàrees de sòl industrial al districte de Sant Martí es transformessin en un pol d'indústria creativa, tecnològica i economia del coneixement. Aquest pla va ser fruit d'un context socioeconòmic concret, caracteritzat per: a) una tendència estesa de desplaçament de les activitats productives fora de les ciutats, b) un model global de desenvolupament urbà centrat en l'economia del coneixement i la informació, c) una ciutat de Barcelona en fase inicial d'internacionalització amb una forta demanda d'oficines i d'establiments hotelers i d) una activitat industrial al Poblenou amb símptomes d'estancament que conduïen a un procés de degradació urbana.



Redacció: Direcció de Serveis de Planejament i Direcció d'Actuació Urbanística

Direcció: Gerència d'Urbanisme

Estat del pla: aprovat definitivament 2022

LÍNIA TEMPORAL

- S.XIX–XX**
TEIXIT INDUSTRIAL
- 2000**
MPGM 22@ PER A LA RENOVACIÓ DE LES ÀREES INDUSTRIALS DEL POBLENOU
- 2017**
PARTICIPACIÓ REPENSEM 22@
- 2018 – 2019**
PACTE PER UN 22@ MÉS INCLUSIU I SOSTENIBLE
2019 APROVACIÓ DOCUMENT DE CRITERIS
- 2020 – 2022**
MPGM 22@ 2022 MÉS INCLUSIU I SOSTENIBLE
2020 MESURA DE GOVERN PER A L'IMPULS 22@ I APROVACIÓ INICIAL
2022 APROVACIÓ PROVISIONAL APROVACIÓ DEFINITIVA

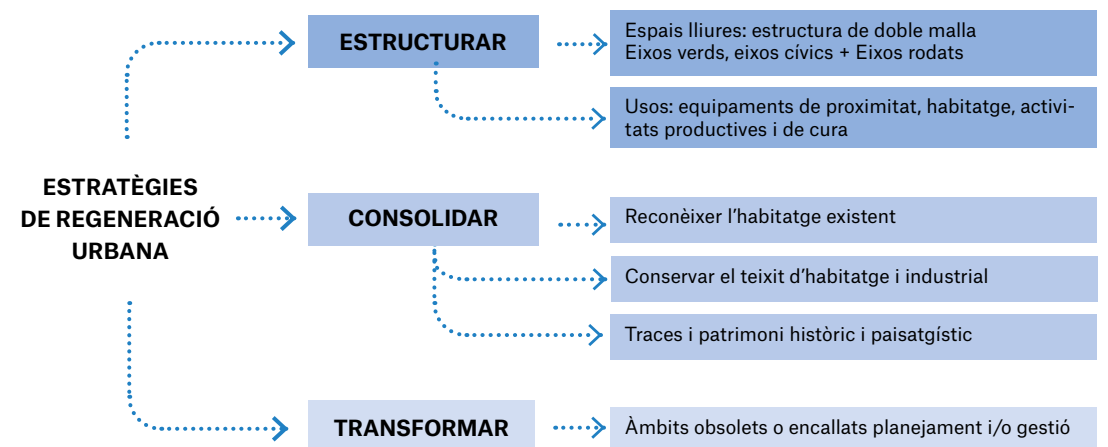
20 ANYS DESPRÉS

Durant aquest temps, el context mundial i local han canviat substancialment. Es constata la necessitat de fer un urbanisme més inclusiu i sostenible per tal d'encarar els reptes urbans actuals i fer front a l'emergència climàtica i sanitària o a les crisis social i econòmica, especialment l'habitatge. S'albira també un nou model econòmic urbà basat en la reindustrialització de la ciutat i en la promoció de sectors estratègics com són l'economia verda i circular, l'economia social i solidària, l'economia de les cures i la indústria 4.0.

Pel que fa a l'àmbit 22@, cal assenyalar canvis importants en el context socioeconòmic i certes dinàmiques urbanes derivades de la transformació urbanística que han provocat efectes no desitjats. El Poblenou s'ha convertit en una zona *prime* d'oficines, en una ciutat on l'oferta total d'oficines ha augmentat considerablement i amb un panorama encara incert d'increment de teletreball per la pandèmia global covid-19. També ha esdevingut un espai molt atractiu per al turisme, un fet que es constata amb la proliferació d'allotjaments turístics. Així mateix, la bombolla immobiliària, la crisi econòmica i una dinàmica de

pujada de preus des del 2013 han precaritzat les condicions d'accés a l'habitatge i han augmentat la població exclosa del mercat de l'habitatge en general en tota la ciutat. A l'àmbit, hi ha molta població jove que no s'hi pot quedar. A més, l'ús d'habitatge permanent està competint amb altres usos residencials més rendibles. Finalment, la transformació urbanística no s'ha desenvolupat de manera homogènia. Hi ha desequilibris importants entre la part nord i sud de l'àmbit, i una forta presència de solars i naus en desús a conseqüència d'una gestió urbanística, en molts casos, encallada. Aquest fet provoca la fragmentació del territori, l'existència de discontinuïtats urbanes i l'atomització dels usos i dels espais, dificultant enormement la vida quotidiana dels veïns i veïnes i dels treballadors i treballadores d'aquest entorn.

Amb aquesta modificació es vol donar l'impuls definitiu al 22@, amb una proposta de regeneració urbana que mantingui el seu dinamisme i potencial econòmic. El 22@ ha estat un motor econòmic de la ciutat que ha permès que en temps de crisi a Barcelona es continués creant ocupació en sectors vinculats a la tecnologia i la transformació digital, així com en les indústries creatives.



Àvila - Pere IV - Pallars



Jardins de Miquel Martí i Pol



UPF Campus Poblenou



Sistema viari

- 5 Xarxa viària bàsica PGM
- 5b Via cívica PGM per a vianants

Espais lliures

- 6@ Espai lliure de remodelació
- 5b, 6@ Eix verd ambiental
- 6b Espais lliures nova creació

Equipaments

- 7a, 7b7@ Equipaments comunitaris i @
- 7AD Allotjaments dotacionals

Llacuna amb Ciutat de Granada



Roc Boronat amb Llull



Puigcerdà amb Pere IV



- HC teixit d'habitatge
- Habitatges i remunes

- AC teixit d'activitat
- Industrial @
- Terciari @ + habitatge

- Protecció patrimoni arquitectònic



↑ **Àmbits a estructurar.**
Font: Ajuntament de Barcelona



↑ **Àmbits a consolidar i conservar.**
Font: Ajuntament de Barcelona

LÍNIES D'ACTUACIÓ

REFORÇAR I CONSOLIDAR ELS EIXOS CÍVICS. Es potencia i consolida l'eix històric i estructurador de l'àmbit del 22@, el carrer Pere IV, amb la implantació de nou habitatge, comerç de proximitat i petits locals de serveis als residents i treballadors i treballadores. També es reforcen dos eixos cívics en cada un dels grans àmbits, el carrer d'Àvila a la part sud i el carrer de Provençals a la part nord.

GENERAR EIXOS VERDS AMBIENTALS

Un de cada tres eixos passa a ser verd, de manera que es configura una xarxa on el 70 % de l'espai es destina als vianants i a la vegetació. Aquests eixos garanteixen un recorregut amable, confortable i segur per al vianant, i uns espais de gaudi a les cruïlles que es converteixen en places. Juntament amb els eixos cívics, constituïran la xarxa principal de la vida quotidiana.

INCREMENTAR EL SOSTRE DESTINAT A L'HABITATGE, ESPECIALMENT EL DE PROTECCIÓ PÚBLICA

L'horitzó final és d'aproximadament 16.500 habitatges i 1.400 allotjaments dotacionals. Dels 8.500 habitatges nous, un 82 % serà de protecció pública. Es consoliden els habitatges existents per donar valor a les edificacions històriques i el paisatge urbà. Es desafecten més de 1.000 habitatges i es faciliten les ampliacions amb remunes. S'introdueix nou sostre d'habitatge en el teixit tradicional d'activitats, la qual cosa potencia la mixtura d'usos. S'augmenta l'edificabilitat per a habitatge en els sectors de transformació: en els àmbits de plans de millora, el 100 % del nou sostre per a habitatge serà de protecció pública i, d'aquest, el 50 % serà de lloguer. I, als polígons d'actuació urbanística, el 70 % del nou sostre per a habitatge serà de protecció pública i, d'aquest, el 50 % serà de lloguer.

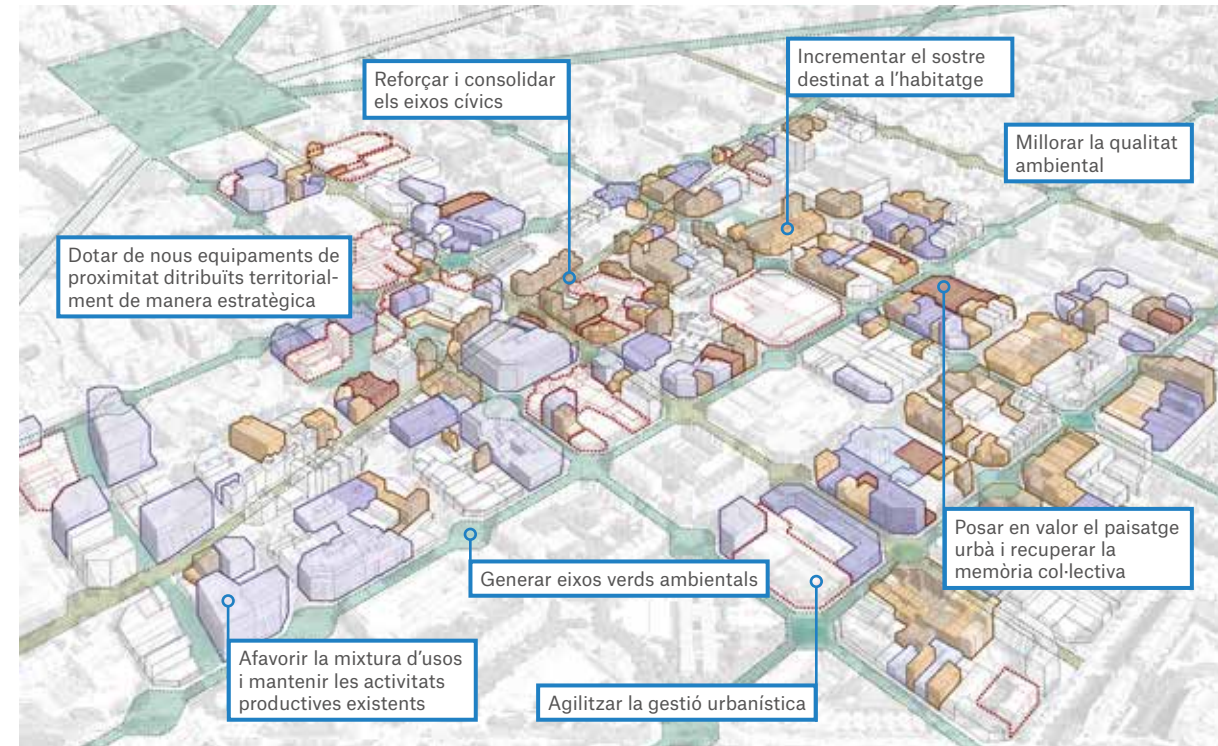
AFAVORIR LA MIXTURA D'USOS I MANTENIR LES ACTIVITATS PRODUCTIVES EXISTENTS S'aposta per conservar i consolidar el teixit productiu existent, ampliant els usos compatibles amb la indústria, a la vegada que s'atreuen noves activitats econòmiques com són les activitats emergents en noves tecnologies de comunicació i sistematització de procediments, les relacionades amb l'economia verda i circular o la indústria creativa i cultural entre d'altres. Es promou l'activitat econòmica de proximitat en planta baixa en els teixits d'habitatge consolidat.

DOTAR L'ÀMBIT DE NOUS EQUIPAMENTS DE PROXIMITAT DISTRIBUÏTS TERRITORIALMENT DE MANERA ESTRATÈGICA

Es dota l'àmbit amb noves reserves que donin servei als residents i suport al teixit d'activitat econòmica, tenint en compte els escenaris de creixement demogràfic. Mitjançant l'ordenació orientativa se suggereix una distribució territorial estratègica, vinculada als eixos cívics i verds. S'introdueix una nova clau, 7AD, que es refereix al sistema d'equipaments comunitaris d'allotjament dotacional.

POSAR EN VALOR EL PAISATGE URBÀ I RECUPERAR LA MEMÒRIA COL·LECTIVA

Es reconeixen i s'identifiquen amb una lògica de conjunt, més enllà de la protecció d'elements individuals catalogats, els trets patrimonials i identitaris del Poblenou. Algunes de les actuacions proposades són: la protecció de cases baixes i paisatges, la conservació de la diversitat de l'estructura parcel·lària, la recuperació de les traces històriques, la revaloració dels llocs de memòria històrica i la protecció d'elements patrimonials no catalogats.



MILLORAR LA QUALITAT AMBIENTAL

S'introdueixen millores ambientals notòries amb l'ordenança ambiental específica i innovadora per a l'àmbit 22@, tant en espais lliures com en edificacions, siguin espais públics o privats. Per tal de garantir uns serveis ecosistèmics adequats, la normativa ambiental implementa, entre altres mesures, l'índex de devolució ecològica als espais urbans (IDEEU). Algunes de les actuacions en aquesta línia, a banda dels eixos verds, són: la creació d'una infraestructura verda capaç d'acollir una mobilitat sostenible i el foment de la rehabilitació amb criteris ambientals.

AGILITZAR LA TRANSFORMACIÓ

Resta per desenvolupar aproximadament un 39 % de la superfície de l'àmbit. Per facilitar-ne la transformació, l'MPGM agilitza la gestió de les llicències i els plans derivats amb l'objectiu de reduir els terminis de tramitació. Es proposa la creació de l'Oficina 22@, un espai de l'Ajuntament coordinat entre les àrees d'Economia, Ecologia Urbana i el Districte de Sant Martí.

↑ Línies d'actuació.

Font: Leku Studio per a l'Ajuntament de Barcelona

URBANISME DE LA VIDA QUOTIDIANA

La modificació incorpora la perspectiva de l'urbanisme de la vida quotidiana i per això fa un èmfasi especial en la petita escala, pensa en tots els col·lectius i para atenció a les tasques de cura i de sosteniment de la vida de les persones.

Tots els objectius i les línies d'actuació de l'MPGM incorporen propostes per afavorir una vida quotidiana òptima i sense discriminacions. Les dues grans línies d'actuació que són requisits indispensables per poder aconseguir l'objectiu de posar la vida al centre de la planificació urbana són: augmentar la densitat d'habitatges i afavorir la mixtura d'usos.

S'incorpora una clara voluntat de donar prioritat al vianant, així com de crear espais de vida per a la seva seguretat i confort, i s'aprofita l'oportunitat que representa la diversitat de l'estructura parcel·lària dels teixits, capaços d'encabir activitats diverses amb diferents necessitats espacials.

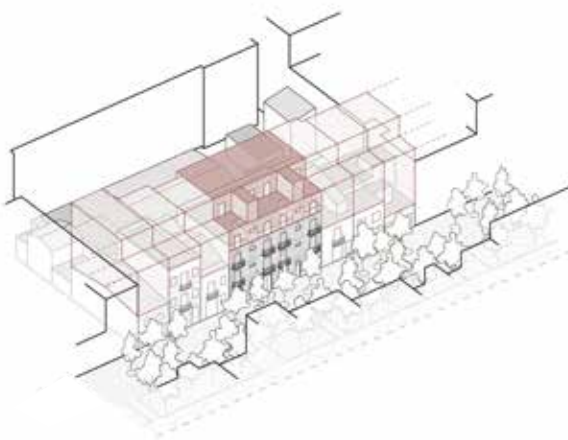
LA CONSOLIDACIÓ I CONSERVACIÓ DEL PAISATGE URBÀ

El paisatge urbà pren una especial rellevància en la modificació. Una visió panoràmica i cronològica de les transformacions paisatgístiques de l'àmbit permet entendre les dinàmiques de relació entre geomorfologia, infraestructures i assentaments, que han sedimentat en un complex mosaic del paisatge urbà actual. Recular en el temps permet identificar els teixits representatius de cada moment, amb la caracterització de tipologies arquitectòniques singulars, i reconèixer els diferents patrons del paisatge urbà.

Per complementar la mirada específica del Catàleg de Patrimoni, el pla se centra en el reconeixement de la importància de les peces existents d'edificis industrials i d'habitatge, així com dels fronts tradicionals heterogenis, que són, ahora, la identitat de l'àmbit i un repete cultural a l'hora de garantir la integració de les ordenacions futures.

D'aquesta manera, es proposa una mirada que busca la preservació de l'heterogeneïtat i la posada en valor de la diversitat. Un dels objectius principals de la modificació és consolidar i millorar la regulació de les edificacions i la seva repercussió en les actuacions de nova planta per tal d'afavorir-ne la integració en el paisatge urbà en què s'insereixen. Les noves edificacions, així com les remunes en edificacions a consolidar, han d'integrar les qualitats predominants del front al qual pertanyen. S'indiquen entorn de 350 façanes d'edificis industrials o d'habitatge que s'han de mantenir i rehabilitar.

Finalment, s'introdueixen els factors de sostenibilitat ecològica, econòmica i social dins dels criteris a valorar per a la conservació del paisatge. Es fomenta el reciclatge urbà de les edificacions existents i la rehabilitació dels habitatges amb la finalitat de millorar la qualitat de vida de les persones residents.

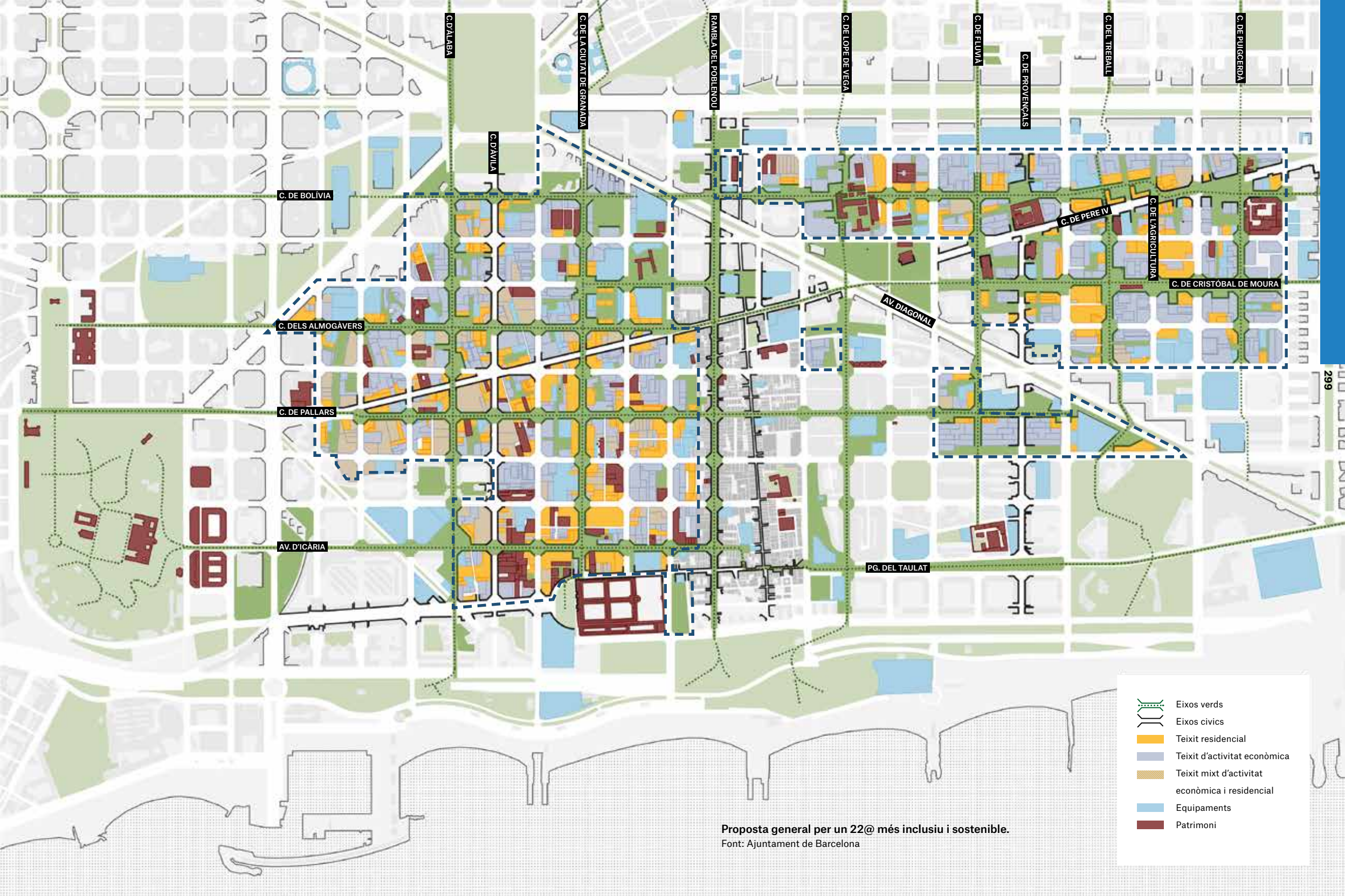


↑ Front A. Estudi eix verd Dr. Trueta 152 PB+3+Àtic.
Font: Ajuntament de Barcelona



↑ Carrer de Cristóbal de Moura. Eix verd ambiental.
Font: Ajuntament de Barcelona

↓ Exemple de la diversitat en els fronts dels carrers del 22@.
Font: Ajuntament de Barcelona



C. DE BOLÍVIA

C. DELS ALMOGÀVERS

C. DE PALLARS

AV. D'ICÀRIA

C. D'ALABA

C. D'AVILA

C. DE LA CIUTAT DE GRANADA

RAMBLA DEL POBLENOU

C. DE LOPE DE VEGA

C. DE FLUVA

C. DE PROVENÇALS

C. DEL TREBALL

C. DE PUIGCERDA


C. DE PERE IV

C. DE L'AGRICULTURA

C. DE CRISTÓBAL DE MOURA

AV. DIAGONAL

PG. DEL TAULAT

-  Eixos verds
-  Eixos cívics
-  Teixit residencial
-  Teixit d'activitat econòmica
-  Teixit mixt d'activitat econòmica i residencial
-  Equipaments
-  Patrimoni

Proposta general per un 22@ més inclusiu i sostenible.
 Font: Ajuntament de Barcelona

ELS POLÍGONS DEL MARGE DRET DEL BESÒS

Els polígons del marge dret del Besòs — Bon Pastor, Torrent d'Estadella, la Verneda Industrial, Montsolís i la Verneda— exemplifiquen les situacions i els processos que experimenten els espais industrials urbans. Polígons localitzats enmig de la gran ciutat metropolitana amb una molt bona accessibilitat, i encaixats entre teixits residencials i terciaris, àmbits en transformació i el pas d'infraestructures viàries i ferroviàries. Molts d'ells tendeixen a disposar de transport públic i d'una bona accessibilitat, tant a peu com en bicicleta.

Habitualment, són espais poc especialitzats en termes d'activitat econòmica, però alhora molt dinàmics, amb nivells d'ocupació elevats i força constants malgrat períodes de crisi econòmica. S'hi ubiquen una àmplia varietat d'activitats: a més de manufactura, logística i emmagatzematge, sovint incorporen activitats de comerç i de serveis. A mesura que la ciutat ha anat creixent, aquests espais han anat incrementant la seva centralitat i accessibilitat, i això fa que experimentin pressions per obrir el seu ventall d'usos permesos o, directament, per ser transformats. Aquesta incertesa ha acabat derivant en dinàmiques de desinversió, que els han fet entrar en un

cercle viciós entre la falta d'inversió, l'especulació i el deteriorament dels edificis i dels seus entorns.

Després de dècades sense posar en valor aquests espais, avui sorgeix un nou discurs que aposta per donar una protecció més gran als polígons industrials urbans i a les empreses que s'hi localitzen. En aquests espais de la ciutat es configuren ecosistemes econòmics de naturalesa híbrida que mantenen una estreta relació amb la resta d'activitats terciàries del municipi i que, per tant, tenen un paper fonamental tant en les cadenes de valor de l'economia urbana com en el funcionament de la mateixa ciutat.

D'aquesta manera, s'identifiquen com a necessitats: millorar les infraestructures (connectivitat, mobilitat, sostenibilitat, eficiència energètica, etc.), enfortir la competitivitat de les empreses instal·lades en aquests polígons i reforçar la seva vinculació amb altres sectors i activitats econòmiques estratègiques de la ciutat, així com generar les condicions òptimes per atreure noves empreses, inversions i talent. Per aconseguir aquestes finalitats, serà necessari un compromís de tots els agents involucrats en el territori.

→ Riu Besòs i polígon industrial de Bon Pastor.
Font: Barcelona Regional



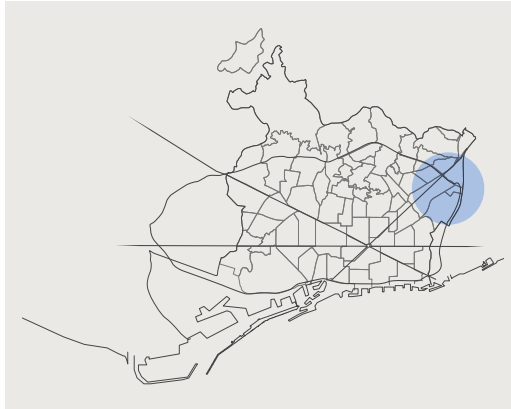
ESTRATÈGIA DE REGENERACIÓ DELS TEIXITS PRODUCTIUS DEL BESÒS

L'àmbit d'estudi engloba els polígons de Bon Pastor i de Torrent d'Estadella del districte de Sant Andreu, el polígon de la Verneda Industrial del districte de Sant Martí i el polígon de Montsolís del districte de Sant Andreu i del municipi de Sant Adrià de Besòs.

Durant molts anys, la consideració que els polígons industrials urbans eren àrees residuals i aïllades, així com la deslocalització de la producció a altres territoris i països, ha justificat la seva transformació en usos econòmicament més rendibles com, per exemple, el residencial o el comercial. El resultat ha estat la pèrdua progressiva d'una gran part d'aquest sòl industrial sense un plantejament previ del paper que aquests espais tenen en l'equilibri del sistema urbà i l'activitat econòmica de la ciutat.

El punt de partida de l'estratègia de regeneració se centra a construir un argumentari sobre quin és el rol que tenen aquests espais industrials tant en l'economia urbana actual com en l'engranatge metabòlic de la mateixa ciutat, posant èmfasi en el seu valor no tan sols econòmic, sinó també social, ambiental i funcional.

Els polígons del marge dret del Besòs, com a polígons urbans que són, conviuen amb teixits urbans consolidats, limítrofs amb altres usos com el residencial o el terciari, i estan encaixats entre infraestructures viàries i ferroviàries. La majoria dels polígons en continu urbà es van construir abans de l'any 1976, és a dir, amb anterioritat a l'aprovació del Pla general metropolità, i tendeixen a vincular-se i a estendre's al llarg d'infraestructures de l'època, com carreteres nacionals i locals o línies de ferrocarril. Així, els polígons de Bon Pastor, Torrent d'Estadella, la Verneda Industrial i Montsolís en general tenen una ordenació irregular, amb un parcel·lari de grandària petita i mitjana, i amb valors elevats en paràmetres urbanístics com el sostre i l'ocupació de parcel·la.



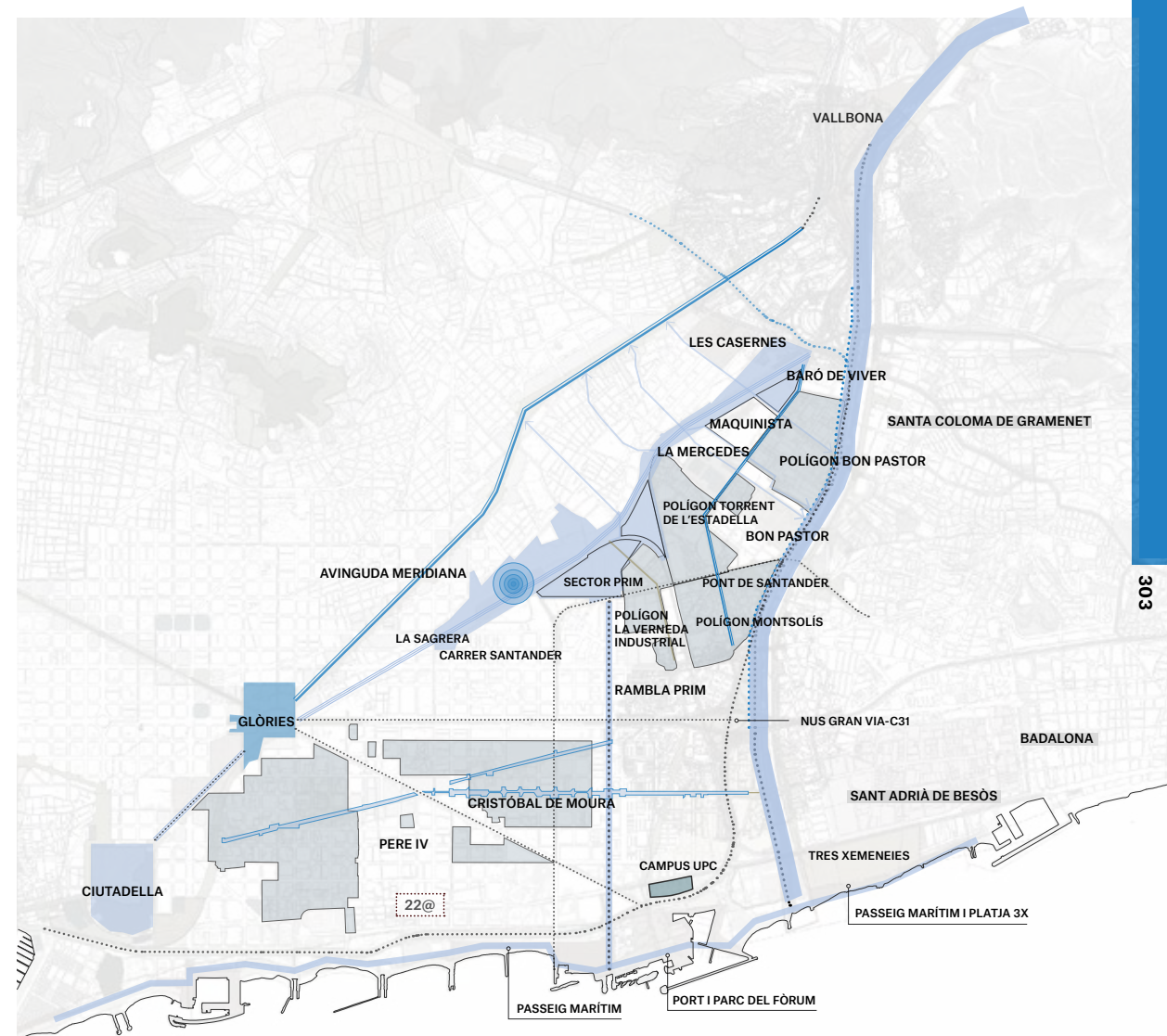
Autoria: Ajuntament de Barcelona, Consorci del Besòs, Barcelona Regional, Aretian Urban Analytics and Design i Empodera Consultores.

Entitats operadores: Gerència d'Urbanisme; Barcelona Activa; Consorci de Besòs

Estat del projecte: en curs

El replantejament d'aquests polígons industrials té en compte també els escenaris de futur que es generaran amb els desenvolupaments urbanístics i infraestructurals dels seus entorns a curt, mitjà i llarg termini. Les operacions de la Sagrera, la Maquinista, la Mercedes, el sector Prim o les Casernes de Sant Andreu, entre d'altres, significaran un important augment de població en aquest entorn.

Desenvolupar el teixit productiu del futur no ha de fer perdre els ensenyaments del passat. L'estratègia industrial europea proposa incorporar estratègies de *scale-up* que aprofitin l'experiència i les xarxes locals en les quals s'insereix la indústria tradicional que continua sent activa, combinades amb *start-ups* capaces de beneficiar-se de la transferència del coneixement entre actors presents en la cadena d'alt valor. Aquesta estratègia, per tant, ha d'identificar i reconèixer (a) el valor de les tradicions industrials, (b) l'existència d'actors rellevants en sectors altament especialitzats, (c) el coneixement generat per



clústers de recerca o (d) les noves empreses en camps emergents de la producció.

L'estratègia de regeneració ha d'abordar els reptes de la ciutat i ha de convertir els polígons, tradicionalment aïllats, en teixits productius en continuïtat amb la trama urbana, amb la conceptualització de la superilla productiva. Aquesta haurà d'integrar els principis de la Superilla Barcelona: mobilitat sostenible, infraestructures saludables i cura de les relacions socials i de l'economia de

proximitat, en un espai on la ciutadania i les seves necessitats prenen el protagonisme, adaptant aquests principis a les característiques del teixit industrial i productiu.

La superilla productiva estableix com a requisit per a les activitats productives la seva circularitat i digitalització, i promou, en la línia de la New European Bauhaus,¹ basada

↑ Mapa de context.
Font: Barcelona Regional

en el European Green Deal,² la Indústria 5.0, que defensa un desenvolupament econòmic que es preocupa no només per l'eficiència i la producció —com a únics objectius i indicadors— sinó que reforça el paper i la contribució de la indústria a la societat i aporta solucions a reptes urbans importants, com són la preservació dels recursos, el canvi climàtic i l'equitat social.

L'estratègia de regeneració dels teixits productius del marge dret del Besòs té com a objectius:

- Definir el model de teixit urbà productiu integrat i que permeti consolidar i facilitar la millora de les activitats econòmiques actuals.
- Definir el model de mobilitat requerit per les activitats existents o potencials.
- Definir paràmetres urbanístics que permetin la ubicació d'activitats de pimes amb valor afegit vinculades a l'economia verda i circular.
- Millorar l'espai públic i les infraestructures, i els serveis socials vinculats.

Per tal d'aconseguir-ho, l'estratègia de regeneració es fonamenta en l'estudi i la recerca de vincles entre diferents sectors per construir un teixit productiu sòlid a partir de la transferència de coneixement i l'ecosistema empresarial.

¹ La New European Bauhaus és una iniciativa creativa i interdisciplinària que connecta el European Green Deal amb els espais de vida quotidiana. Reuneix ciutadans, experts, empreses i institucions per reimaginar la vida sostenible a Europa i més enllà, i proporciona accés al finançament de la UE per a projectes.

² El European Green Deal es crea per superar els reptes del canvi climàtic i la degradació ambiental, i transformar la UE en una economia moderna, eficient amb els recursos i competitiva.

CONEIXEMENT

Enfortiment del camí de la innovació
Identificació de sinergies i punts forts
Definició d'activitats potencials

EMPRESA

Definició del model econòmic productiu
Consolidació de pimes
Identificació de projectes tractors
Promoció d'activitat econòmica

URBANISME

Definició de paràmetres segons el model industrial
Identificació de punts d'accés a la mobilitat en el teixit productiu
Definició de modes de transport
Jerarquització de vies
Definició de criteris d'urbanització comuns a l'àmbit
Definició de l'abast del PEI

Aquesta esdevé una estratègia de treball multiescalar que contempla les següents fases:

DEFINICIÓ DEL MODEL URBÀ I ECONÒMIC

COCREACIÓ DE PROPOSTES

INTERCANVI D'INFORMACIÓ AMB AGENTS DEL TERRITORI

→ Polígons industrials de Montsolís, La Verneda i Torrent d'Estadella.

Font: Barcelona Regional



ESTRATÈGIES DE DESENVOLUPAMENT DE L'ECOSISTEMA ECONÒMIC

L'àrea de Barcelona concentra talent, però pateix un dèficit estructural: el pont de la innovació està trencat, fet que limita les possibilitats de fer emergir les capacitats del talent local.

L'alt nivell d'atomització geogràfica i temàtica de les activitats industrials presents en els polígons del Besòs dificulta que les empreses actuals puguin treballar amb companyies que presenten potencials sinergies en proximitat geogràfica. Així, les cadenes de valor i subministrament que s'han estructurat són molt curtes i impossibiliten, en les actuals circumstàncies i amb l'actual configuració, la consolidació de *hubs* o clústers d'indústria internacionalment competitiu.

L'estudi proposa una xarxa de centres de transferència de tecnologia de qualitat, estratègicament situats i dissenyats per tal que puguin fer de pont entre la recerca més potent i el sector productiu. Centres de referència com l'Institut de Recerca Trias i Pujol o el Clínic, escoles de disseny com l'Elisava o escoles del prestigi de la BarcelonaTech poden multiplicar exponencialment el seu impacte social si es connecten amb rigor i creativitat amb el teixit industrial.

Actualment, en els teixits productius del Besòs de Barcelona, hi operen entorn de 750 empreses. D'aquestes, un centenar correspon a companyies innovadores, mentre que les altres 650 empreses desenvolupen diversos serveis i productes de suport.

L'ús de sistemes d'anàlisi territorial ha permès il·lustrar quins sectors de l'economia presenten un avantatge comparatiu local i quines indústries no són presents actualment en el territori però són atractives pel seu potencial de generació de llocs de treball qualificats (especialització intel·ligent), i també com activar el pont de la innovació per generar cicles que alineïn la recerca teòrica i pràctica de frontera amb l'ecosistema

de *startups* i empreses innovadores, com enfortir les cadenes de valor presents en el territori per generar treball estable i de qualitat per a tots els perfils demogràfics, i com identificar els camps del coneixement més fèrtils en la ciutat.

Per a la regeneració dels teixits productius del Besòs s'identifiquen cinc grans camps del coneixement presents a la ciutat amb capacitat per enfortir-se que estableixen ecosistemes sòlids de coneixement, cadascun amb la seva jerarquia d'usos:

1 URBANTECH

Presenta sinergies, particularment entre les escoles d'Enginyeria de Camins, Arquitectura i Urbanisme de la BarcelonaTech i sectors amb forta tradició i presència a la ciutat i als polígons del Besòs, com ara: ciència de les ciutats, SIG/GIS, disseny digital, construcció intel·ligent i procediments avançats de construcció, o mobilitat urbana.

2 ROBÒTICA I MANUFACTURES AVANÇADES

Presenta grans sinergies entre les escoles d'enginyeria industrial, computació, telecomunicacions i física i sectors com els següents: maquinària industrial, disseny industrial i robòtica, equips electrònics, semiconductors, i productes de la fusta i el paper.

3 NANOTECNOLOGIA I MATERIALS AVANÇATS

Presenta sinergies entre les escoles de física, química i ciència dels materials i sectors com ara: plàstics i resines, tèxtil i disseny de moda, productes químics, i productes mèdics i farmacèutics.

4 AGRIFOOD, ECONOMIA CIRCULAR I SOSTENIBILITAT

Presenta sinergies entre les escoles de química, agricultura i enginyeria agrònoma, i enginyeria industrial i sectors com els següents: gastronomia, fabricació de productes agroalimentaris, productes químics, energies renovables i sostenibilitat, i gestió de residus.

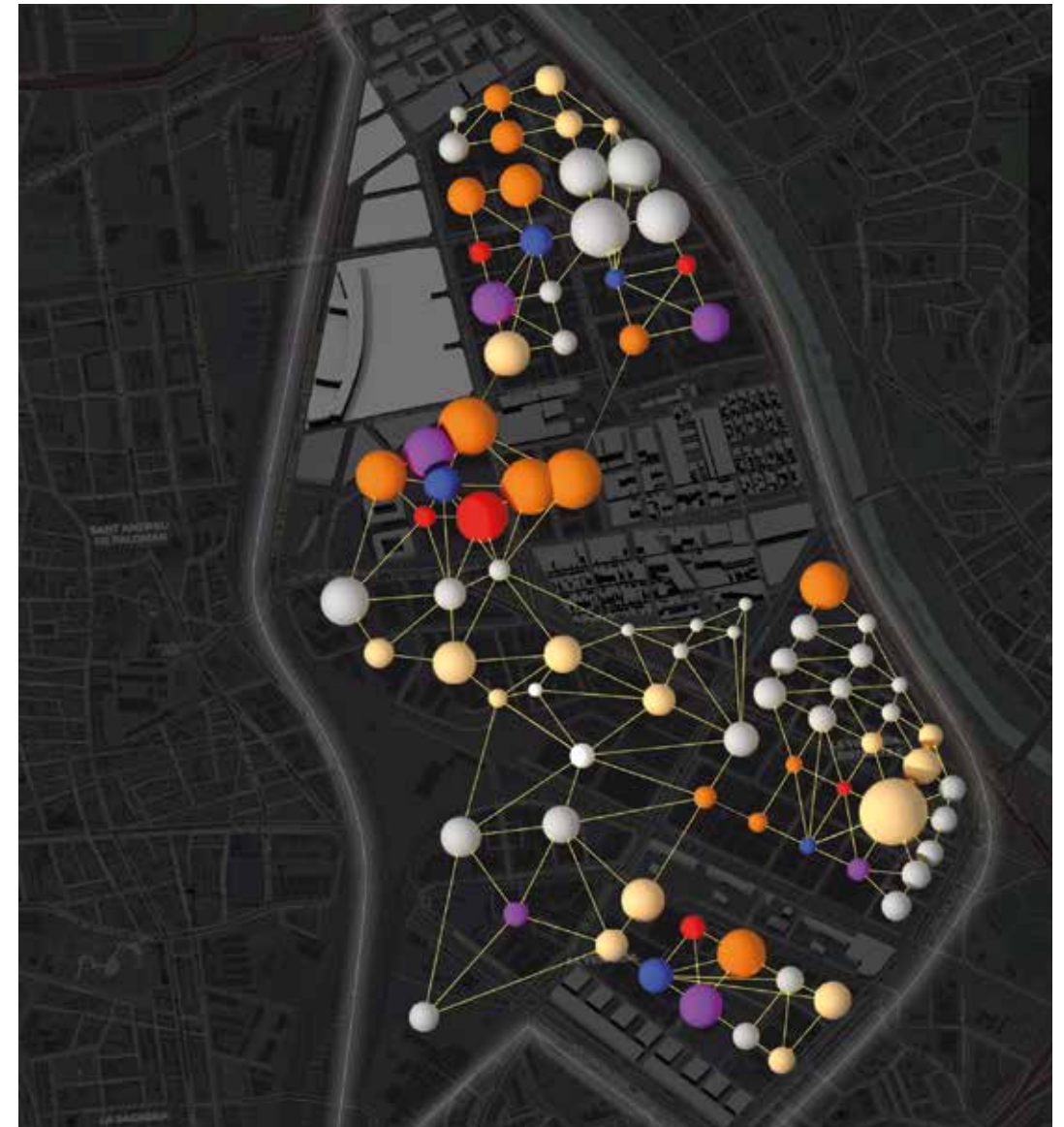
5 CIÈNCIA DE DADES I SOFTWARE

Presenta grans sinergies potencials entre les escoles de computació, matemàtiques, enginyeria civil i mètodes numèrics, enginyeria industrial, organització d'empreses, telecomunicacions i el BSC i sectors com els següents: *business intelligence*, ciència de dades per a la gestió empresarial, disseny digital i arts.

↓ Esquema de la xarxa d'especialització intel·ligent del coneixement dels cinc grans camps del coneixement del teixit industrial del Besòs a Barcelona.

Font: Aretian Urban Analytics and Design i Empodera Consultores.

- Nodes i jerarquia d'usos d'un ecosistema d'innovació
- Centre de recerca
 - Centre de transferència del coneixement
 - Companyies innovadores àncora o tractores
 - Incubadora o acceleradora de *startups*
 - Companyies preexistents i espais de *coworking*
 - Companyies de servei i suport a la innovació (Proveïdors)



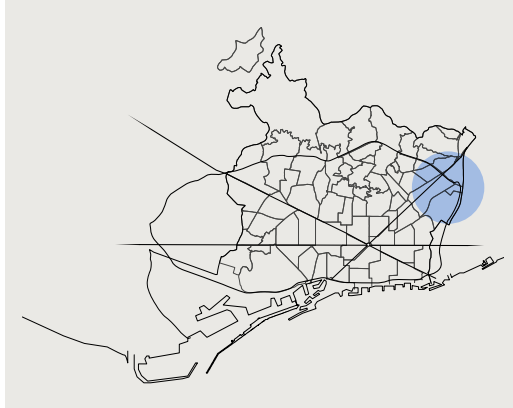
POLIGONERES

Aquest projecte s'emmarca en la mesura de govern "Urbanisme amb perspectiva de gènere: l'urbanisme de la vida quotidiana" (2017). Es tracta d'un projecte pilot en els polígons d'activitat econòmica de Bon Pastor, Torrent de l'Estadella, la Verneda Industrial i Montsolís, que té dos objectius estratègics: d'una banda, fer realitat una transformació de l'espai públic dels polígons basada en un urbanisme de la vida quotidiana, i, de l'altra, aconseguir que aquests polígons siguin també motors de la justícia de gènere en el món econòmic i laboral.

S'entén la vida quotidiana com un concepte heurístic que inclou tant les tasques productives com les reproductives. Per tant, s'observen activitats laborals com desplaçar-se a la feina, i activitats domèstiques i de cura com acompanyar al metge, fer les compres quotidianes o tenir cura de les criatures.

Poligoneres ha dut a terme una diagnosi urbana i econòmica amb perspectiva de gènere. La diagnosi urbana pretenia obtenir, mitjançant l'observació i la participació, una radiografia de les característiques de l'entorn urbà des del punt de vista de la vida quotidiana i les cures. La diagnosi econòmica buscava apropar-se al món laboral i de les cures des de la perspectiva de l'economia feminista. Amb els resultats de la diagnosi, s'han elaborat unes conclusions i unes línies estratègiques de treball.

Per a la realització de la diagnosi de la vida quotidiana, s'han emprat diferents metodologies: observació de l'espai, tallers de discussió, enquestes i recollida de dades d'empreses. En el cas de l'observació de l'espai, s'ha utilitzat



Autoria: Ajuntament de Barcelona, Consorci del Besòs i Barcelona Regional

Entitats operadores: Gerència Municipal / Direcció de Serveis de Gènere i Polítiques del Temps

Estat del projecte: en curs

el *Manual d'urbanisme de la vida quotidiana* (Ajuntament de Barcelona). S'ha fet una recollida de dades tenint en compte els criteris de qualitat de façanes, vials, elements urbans, entorn, usos socials i perfil de les persones. Als tallers de discussió, on han participat diferents col·lectius i agents socials, s'hi han tractat temes urbans, econòmics i de cures. Finalment, també s'han analitzat dades d'aspectes laborals i econòmics dels polígons industrials a partir del cens d'empreses elaborat per Barcelona Activa. Per obtenir dades desglossades per sexe, s'ha dut a terme un treball de camp específic consistent en el contacte directe amb 558 empreses del cens. El resultat ha estat la recollida d'informació de 205 empreses (28 % del total).

→ Tallers de participació.

Font: Míriam Martínez Camacho per a Barcelona Regional



CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSI I LÍNIES ESTRATÈGIQUES

El document *Poligoneres* proposa nou línies estratègiques per afrontar cada un dels punts de les conclusions de la diagnosi i vint-i-tres actuacions concretes. A continuació es llisten les línies estratègiques agrupades segons les conclusions de la diagnosi:

UN ESPAI PÚBLIC QUE NO FACILITA LA VIDA QUOTIDIANA

- **Ordenar els fluxos vehiculars**
Compatibilitzar els desplaçaments de mercaderies i els recorreguts quotidians.
- **Prioritzar els usos quotidians**
Diversificar i complementar els usos i les activitats existents amb locals comercials, equipaments i habitatges.
- **Millorar la qualitat urbana**
Garantir l'escala humana i la qualitat ambiental dels espais públics. Millorar els recorreguts a peu per ponts i passeres i el servei de transport públic.

UN TERRITORI AMB UNA UBICACIÓ ESTRATÈGICA, PERÒ QUE TRENCA LA CADENA DE TASQUES I CURES³

- **Augmentar la permeabilitat**
Facilitar trajectes transversals entre les grans peces industrials.
- **Millorar la connectivitat**
Augmentar els punts de contacte amb l'exterior de l'àmbit d'estudi i la facilitació d'entrades i sortides cap a i des dels barris o les àrees urbanes limítrofs.
- **Promoure la mobilitat sostenible**
- **Incentivar l'activació**
Implantar activitats als espais sense ús, abandonats o en espera de ser transformats, per tal de garantir la continuïtat dels recorreguts i una percepció de seguretat positiva.

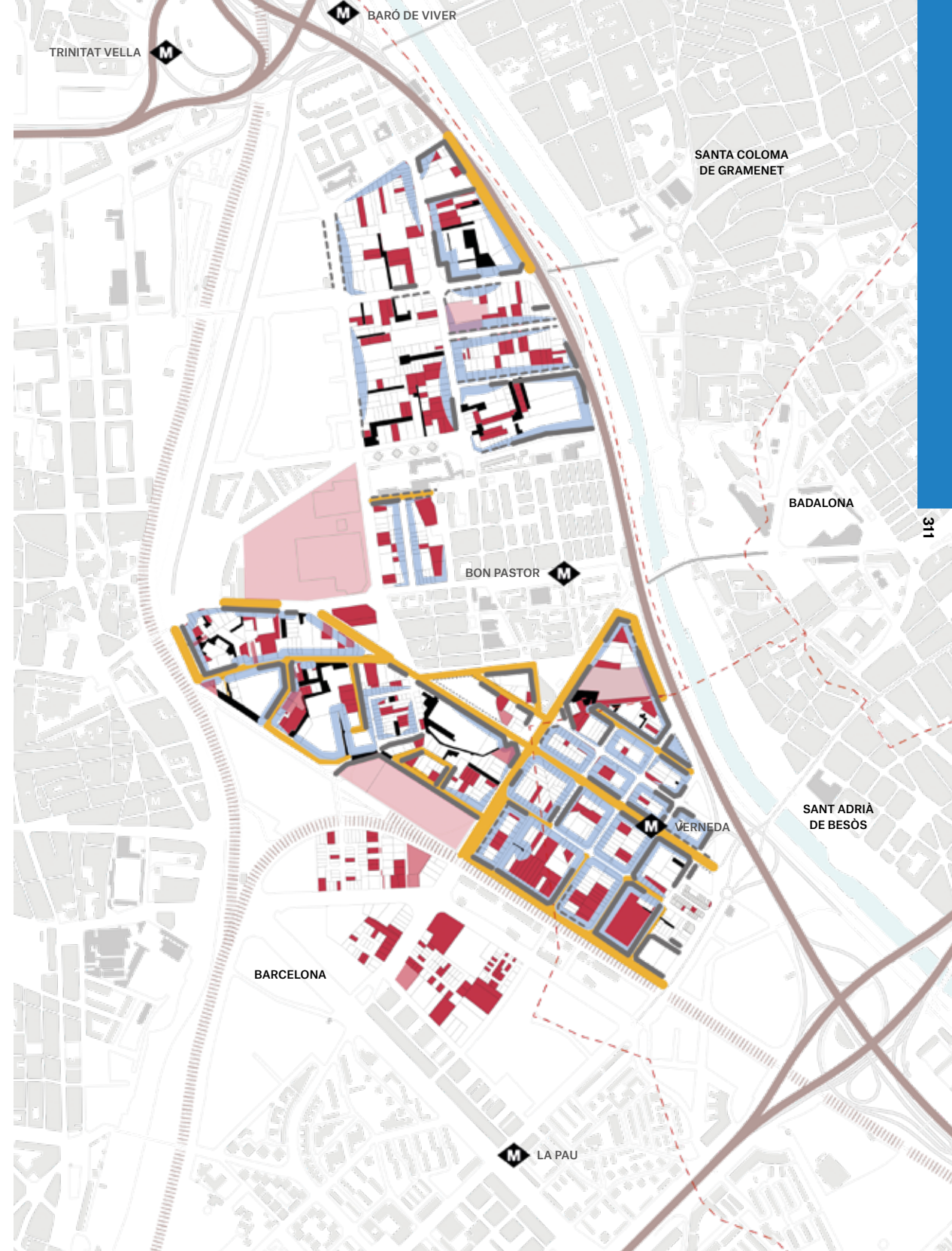
UNS POLÍGONS ACTIUS, PERÒ MASCULINITZATS I POC EQUITATIU

- **Intervenir en l'escala econòmica i temporal.**
Introduir espais de tasques reproductives i de cures dins els cicles de les empreses, com per exemple llars d'infants compartides entre diferents empreses o espais de cura per a les persones amb diversitat funcional.
- **Promoure campanyes de democratització de les cures i espais de trobada de dones treballadores dins de les empreses**
- **Ampliar la tipologia empresarial**
Diversificar la tipologia de les activitats productives per tal d'incloure-hi empreses en què el percentatge de dones treballadores sigui més gran que el d'homes. Incentivar altres formes empresarials com el cooperativisme i fomentar l'emprenedoria femenina.
- **Diversificar els perfils ocupacionals.**
Promoure plans d'igualtat, protocols contra l'assetjament i formació, i incentivar la incorporació de dones a les plantilles.

3 És la successió de tasques que realitzen les persones en el seu dia a dia en un territori, quan s'uneixen les activitats productives, com anar a la feina remunerada, i les reproductives com acompanyar a l'escola, fer la compra de les primeres necessitats, etc.

- Façanes cegues
- - - Façanes opaques amb obertures
- Baixa diversitat d'usos
- Percepció d'inseguretat
- Parcel·les inactives
- Solars
- Solars en execució
- Cul-de-sac
- ◻ Parades metro
- Rondes i viaris d'accés
- ||||| Infraestructura ferroviària
- - - Límits municipals

→ Diagnosi: percepció de seguretat.
Font: Barcelona Regional

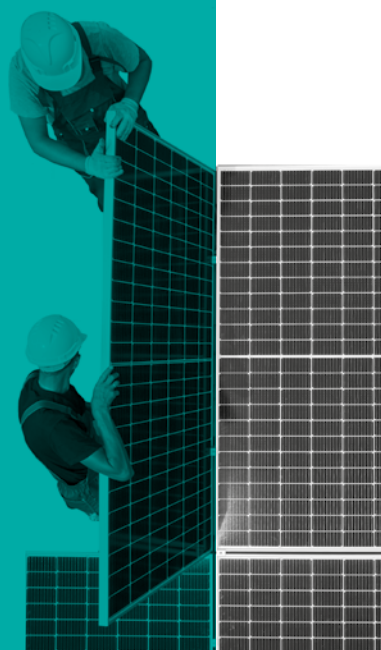


METABOLISME URBÀ

El metabolisme urbà fa referència al conjunt dels fluxos ambientals d'una ciutat —energia, aigua, informació i materials— concebuts com si formessin un ecosistema, i als impactes que generen els residus i les emissions.

En termes metabòlics, avui les ciutats tenen un triple repte: en primer lloc, avançar cap a la transició energètica a través del subministrament d'energia 100 % renovable i, per tant, assolir les zero emissions; en segon lloc, disminuir la generació de residus fins a reincorporar tots els materials al cicle productiu o als sistemes naturals i, finalment, tenir cura de l'aigua prioritzant una gestió sostenible i eficient d'aquest recurs. Aconseguir aquest nou paradigma social i cultural suposa avançar progressivament cap a una adaptació a mitjà i llarg termini de les estructures econòmiques i socials de la ciutat.

D'aquesta manera, projectes relacionats amb la millora de la qualitat de l'aire, la generació d'energia renovable, el perfeccionament de la recollida selectiva dels residus o la racionalització del cicle de l'aigua són exemples d'aquesta transició cap a un nou model metabòlic de Barcelona en què la reducció del consum de combustibles fòssils, l'augment de l'autosuficiència del territori, el tancament dels cicles dels materials i la reducció de la càrrega final de residus són els principals objectius.



QUALITAT DE L'AIRE

La contaminació provocada pel trànsit, especialment per òxids de nitrogen (NO_x) i les partícules en suspensió, té un fort impacte en la salut i la qualitat de vida i és una causa de mort prematura. Segons el darrer informe d'avaluació de la qualitat de l'aire elaborat per l'Agència de Salut Pública de Barcelona, el 2019 la ciutat va superar de forma continuada els nivells de referència de l'Organització Mundial de la Salut de contaminació atmosfèrica pel diòxid de nitrogen (NO_2) i per les partícules en suspensió, una situació que es repeteix sistemàticament des de fa més de dues dècades. Els càlculs de l'impacte en la salut diuen que si Barcelona complís les recomanacions de l'OMS, s'evitarien al voltant del 7% de les morts naturals, l'11% dels nous casos de càncer de pulmó i el 33% dels nous casos d'asma infantil que es produeixen a la ciutat.

↓ Vista de Barcelona sota els núvols de contaminació.

Font: Paola de Grenet. Ajuntament de Barcelona

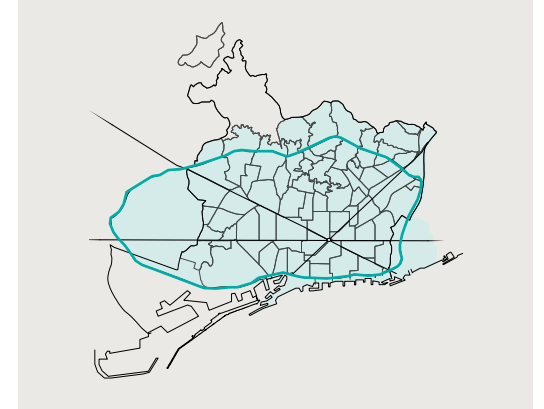


ZONA DE BAIXES EMISSIONS - ZBE

Per tal de fer front a aquesta situació, s'han impulsat un conjunt de mesures urgents vinculades a la Declaració d'Emergència Climàtica de Barcelona del gener de 2020. Una de les accions és l'establiment de la zona de baixes emissions (ZBE), que té com a objectius millorar la qualitat de l'aire de la ciutat, reduir l'impacte climàtic, fomentar l'ús de transport més sostenible i preservar la salut de la ciutadania. S'ha treballat amb entitats, agents i ciutadania per assegurar-ne la implantació i per millorar-la a través d'un procés de participació. Després d'aquest procés per incorporar les necessitats de tothom, el nou text cerca el màxim acompanyament a la ciutadania en funció del nivell de renda i facilitar l'ús ocasional dels vehicles més contaminants. Ja l'any 2016 es va proposar una ZBE per a Barcelona com a primer eix dins del Programa de mesures contra la contaminació atmosfèrica, amb el referent de més dos-cents municipis de deu països europeus. Finalment, es va aprovar mitjançant una ordenança del desembre de 2019 i, posteriorment, el 2022 se n'ha fet una actualització a partir de la llei espanyola 7/2021 de canvi climàtic i transició energètica i de la sentència 968/2022 del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya.

La ZBE de Barcelona és la més gran d'Europa, amb una àrea que engloba més de 95 km^2 . Inclou la majoria de l'àmbit de la ciutat i àrees dels quatre municipis que circumden les rondes (Sant Adrià de Besòs, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat). La ZBE exclou les rondes, els barris de Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes, i el Polígon de la Zona Franca.

La ZBE comporta la restricció de circulació dels vehicles més contaminants entre les 7 del matí i les 20 h del vespre en dies laborables, i és aplicada de manera progressiva a diferents vehicles segons l'etiqueta ambiental de la Direcció General de Trànsit. La norma preveu autoritzacions diàries per a vehicles contaminants per tal que puguin circular de manera esporàdica



Entitats operadores: AMB, Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, Ajuntament d'Esplugues de Llobregat, Ajuntament de Cornellà de Llobregat, DGT

dins de la ZBE. També permet que les persones titulars de vehicles amb uns ingressos econòmics anuals per sota de dues vegades l'IPREM (indicador públic de renda d'efectes múltiples, que marca el llindar dels ingressos per a moltes ajudes públiques) tinguin una autorització anual per circular.

D'altra banda, alguns vehicles, per la seva funció d'especial necessitat, no s'han vist afectats per la ZBE, com són els vehicles dedicats al transport de persones amb mobilitat reduïda, els vehicles de serveis d'emergència i essencials, els vehicles de persones diagnosticades amb malalties que els impedeixen l'ús del transport públic i d'altres casos excepcionals.

Per acabar, cal assenyalar que el desplegament de la ZBE va acompanyat d'altres mesures complementàries que faciliten i incentiven una nova mobilitat urbana. Algunes d'aquestes mesures són la creació de carrils reservats per al bus, el desplegament de la xarxa ciclable, el nou model tarifari per afavorir l'ús del transport públic, la nova targeta T-Verda, les subvencions per renovar la flota dedicada al transport i la DUM o els nous aparcaments d'intercanvi que permeten una bona connexió amb les estacions.

ENERGIA

En aquest context de crisi ecològica global i, en especial, climàtica, Barcelona té com a prioritat impulsar un canvi en el seu model energètic. La generació d'energia és una de les grans causants de la crisi climàtica. La combustió d'elements fòssils —carbó, petroli o gas natural— en la producció d'energia elèctrica causa l'emissió de gasos contaminants, que van a parar a l'atmosfera i produeixen l'efecte hivernacle. Així mateix, la creixent urbanització ha convertit les ciutats i grans conurbacions en les principals consumidores d'energia, amb un 78 % del total del consum. Això fa que més de la meitat de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle tingui el seu origen en els entorns urbans.

A Barcelona, l'any 2016 es va aprovar la mesura de govern «Transició cap a la sobirania energètica», en una aposta per revertir el model energètic vigent i anar cap a un de més sostenible que maximitzi la generació d'energia a través de fonts d'energia netes, renovables i locals, en garanteixi l'accés a tothom i, alhora, redueixi el consum d'energia final amb l'aplicació de mesures d'estalvi i d'eficiència.

Més tard, el Pla d'acció per l'emergència climàtica 2030 del 2021, que integra el Pla Clima 2018-2030 i la mesura de govern de la Declaració d'Emergència Climàtica del 2020, identificava el canvi de model energètic com un dels set canvis indispensables per fer front a la crisi. L'objectiu final és que Barcelona esdevingui una ciutat neutra en carboni el 2050 i, per això, és imprescindible generalitzar l'auto-generació i l'autoconsum d'energia neta i crear un sistema energètic just, democràtic i renovable. D'aquesta manera, l'Ajuntament impulsa estratègies de governança i participació de la ciutadania per tal de poder instal·lar solucions energètiques sostenibles per tota la ciutat. A més, té la ferma convicció que no es pot avançar cap a la neutralitat en carboni a dues velocitats o deixant enrere la població amb menys recursos. És per això que ha pres mesures encaminades a lluitar contra la pobresa energètica i ha endegat projectes com la creació d'una comercialitzadora elèctrica municipal, Barcelona Energia, que treballa amb criteris d'eficiència, sostenibilitat i justícia, per posar a l'abast de tothom aquest recurs estratègic.

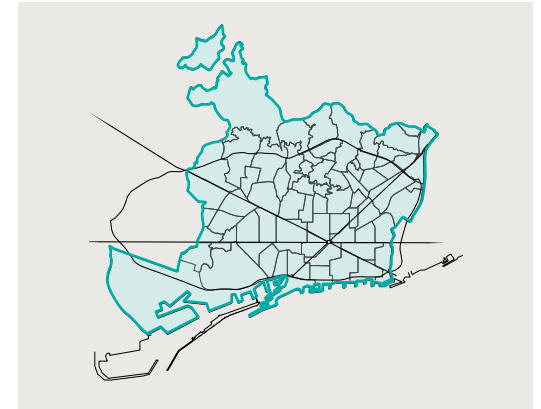


PROGRAMA D'IMPULS A LA GENERACIÓ D'ENERGIA SOLAR

L'objectiu del programa és que l'autoconsum, l'autoproducció i la generació energètica renovable i local formin part de la quotidianitat de Barcelona. Les actuacions a desenvolupar se centren principalment en la incorporació de generació d'energia solar en les cobertes i terrats existents de la ciutat, tant públics com privats, i en l'espai públic.

Per tal d'assolir nivells de màxima autoproducció i autoconsum, cal desplegar i posar a l'abast de tothom els criteris tècnics i de gestió més adequats per facilitar l'operativitat i el manteniment; implicar els agents del sector, i aplicar les fórmules econòmiques que permetin aquesta maximització en el desenvolupament de noves instal·lacions de generació. El programa distingeix quatre àmbits possibles d'actuació:

- Coberta o espai públic amb inversió pública: plaques instal·lades per l'Ajuntament als edificis d'habitatge protegit, equipaments (biblioteques, escoles, etc.) i pèrgoles a l'espai públic.
- Coberta pública amb inversió privada: l'Ajuntament cedeix una coberta pública per a l'explotació i gestió de l'energia generada amb l'objectiu d'introduir l'electricitat a la xarxa.
- Coberta privada amb inversió pública: es dona sobretot quan hi ha necessitat de dignificar un espai que té un impacte clar en l'espai públic. Seria el cas d'algunes parets mitgeres que queden al descobert. L'electricitat generada s'usa per a autoconsum directe de l'edifici i l'excedent passa a la xarxa mitjançant la comercialitzadora Barcelona Energia.
- Coberta privada amb inversió privada: l'Ajuntament ofereix eines facilitadores com ara subvencions o bonificacions fiscals. Això implica oferir informació i acompanyament a la ciutadania i al teixit empresarial.



Entitats operadores: Gerència de Medi Ambient i Serveis Urbans / Direcció de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental; l'Agència de l'Energia de Barcelona (AEB); BIMSA; i altres entes específics com l'Institut Municipal de Mercats, Institut Barcelona Esports o l'ICUB

En definitiva, el programa pretén que administracions, ciutadania i sector empresarial es corresponsabilitzin i assumeixin que cal canviar el model actual de generació energètica.

Així mateix, Barcelona vetlla perquè tots els desenvolupaments urbans, les noves urbanitzacions, les reurbanitzacions i els nous edificis prevegin la incorporació d'elements generadors d'energia.

← Pèrgola solar fotovoltaica al parc de les Rieres d'Horta.

Font: Equip Audiovisuals. Ajuntament de Barcelona



↑ Àrea de jocs infantils sota la pèrgola.
Font: Sebastià Rambla. Ajuntament de Barcelona

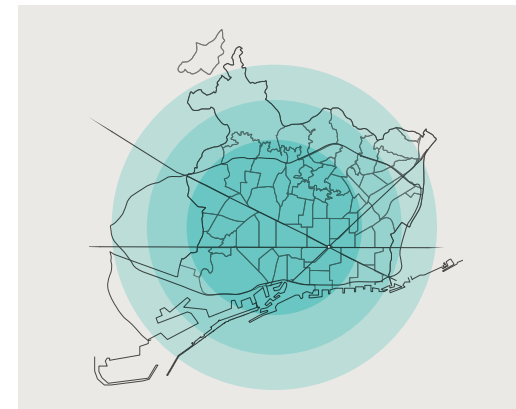
BARCELONA ENERGIA

La comercialitzadora pública Barcelona Energia (BE) va néixer amb la missió d'impulsar un nou model energètic més sostenible, basat en l'eficiència, la generació d'energies renovables a preus com més econòmics millor i la participació ciutadana. Aquest canvi de model implica recuperar la sobirania energètica promovent la producció pública i ciutadana d'energia, i democratitzar-ne l'accés i la gestió com a servei públic.

Barcelona Energia és una empresa pública gestionada pel Grup TERSA, del qual l'Ajuntament i l'Àrea Metropolitana són accionistes majoritaris i que està especialitzat en la gestió de serveis ambientals relacionats amb l'economia circular, la gestió dels residus i la generació i comercialització d'energies renovables.

A més de la comercialització, per tal d'aconseguir l'objectiu de subministrar energia sostenible i de proximitat, BE també fomenta l'autoproducció. Barcelona Energia ofereix un servei que ajuda la ciutadania a vendre els excedents d'energia produïda a casa seva o a la seva comunitat d'habitatges i s'encarrega de totes les gestions necessàries com, per exemple, la representació i la interlocució amb els operadors i els agents del sistema.

- 1 Compra i subministrament d'energia elèctrica.
- 2 Representació en el mercat dels excedents elèctrics de productors renovables.
- 3 Assessorament personalitzat per a l'estalvi i l'eficiència.
- 4 Manteniments d'instal·lacions fotovoltaïques.
- 5 Serveis clau en mà de projectes de fotovoltaïca per a autoconsum.



Entitat operadora: Barcelona Energia és una empresa pública gestionada pel Grup TERSA, del que l'Ajuntament de Barcelona i l'AMB en són accionistes majoritaris

Pel que fa a la transparència i a la participació ciutadana, BE compta amb un consell d'usuaris i usuàries, obert a tothom, on els seus membres poden elaborar propostes sobre l'orientació i les prioritats de BE, participar en la definició de la política de conscienciació i pedagogia social sobre l'ús d'energies renovables i el consum responsable, i intervenir en la definició de propostes sobre les tarifes i les inversions de la comercialitzadora en les matèries requerides.

Durant el 2018, BE va oferir els seus serveis per a l'enllumenat de la ciutat, l'habitatge públic, els equipaments i les oficines municipals i els mercats. En una segona fase, a partir de 2019, va obrir la contractació dels subministraments també a la ciutadania. Actualment, diferents ajuntaments de l'àrea metropolitana estan adherits a la xarxa de BE i l'objectiu és que s'hi incorporin els trenta-sis ajuntaments metropolitans.

RESIDUS

El ritme actual de consum de recursos no para de créixer i excedeix la velocitat en què el planeta els proveeix. El model de consum d'avui és ineficient i genera moltes externalitats climàtiques, ambientals i socials. Els residus, en aquest sentit, són clau en la lluita contra el canvi climàtic.

Amb data de 2019, una persona de Barcelona generava un total d'1,35 kilograms de residus al dia, mentre que la recollida selectiva es trobava estancada des de feia anys al voltant del 38%. Els plàstics, sobretot els d'un sol ús, són un clar exemple del model vigent d'economia lineal, ja que només un 10% s'acaba reciclant. D'altra banda, la gestió i el tractament dels residus representa aproximadament el 10% de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle.

Així doncs, resulta necessari canviar el model de consum i de residus actual. L'objectiu és tendir cap a un consum crític i responsable i cap a una economia que tanqui cicles. És a dir, afavorir l'ús eficient dels recursos, la prevenció dels residus i la seva reutilització i reciclatge posteriors.

El Pla d'acció per l'emergència climàtica 2030 proposa seguir amb l'estratègia de residu zero per tal de reduir la generació de residus, especialment els plàstics d'un sol ús, i fomentar la recollida selectiva, la prevenció, i la recuperació i la reutilització dels recursos i les matèries primeres. El pla defineix com a una de les accions prioritàries en el context post-covid-19 desplegar la recollida de sistemes individualitzats de residus domèstics i comercials al 100% de la ciutat per així augmentar la recollida selectiva fins al 65% i reduir la necessitat d'incineració.

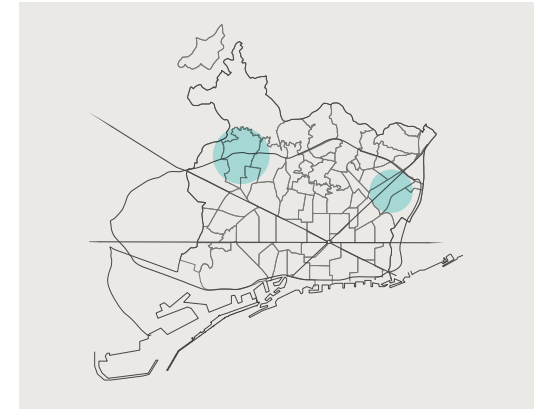
Altres accions relacionades amb els residus que recull el Pla d'acció per l'emergència climàtica 2030 són:

- Fomentar els ateneus de fabricació 2.0
- Eliminar els plàstics d'un sol ús.
- Aplicar els canvis normatius que permetin implantar nous sistemes col·lectius de responsabilitat ampliada del productor (SCRAP) i impulsar la implantació de sistemes de dipòsit, devolució i retorn (SDDR).
- Optimitzar les rutes de transport per reduir desplaçaments i millorar el servei de recollida de residus.
- Arribar a acords voluntaris amb el sector privat per establir bones pràctiques en la reducció d'envasos, plàstics d'un sol ús, etc.
- Crear una taxa de recollida domèstica de residus que incentivi la participació en la recollida selectiva de residus.



PORTA A PORTA

El sistema de recollida porta a porta consisteix a deixar els residus ben separats per fraccions (orgànica, envasos reciclables, paper i cartró, rebuig i vidre) davant el portal el dia que pertoca segons un calendari establert. La recollida es pot fer de totes les fraccions domèstiques o només d'algunes fraccions, i es poden mantenir alguns contenidors a la via pública. El porta a porta és un dels models que, ara com ara, dona els millors resultats de recollida selectiva, i permet adaptar-se a les característiques segons cada cas. A més d'optimitzar els resultats de la recollida selectiva, aquest sistema millora l'espai públic amb la retirada de contenidors als carrers, corresponsabilitza la ciutadania en la gestió dels residus i genera menys contaminació atmosfèrica i soroll.



Entitats operadores: Gerència de Medi Ambient i Serveis Urbans / Direcció de Serveis de Neteja i Gestió de Residus; Empresa pública de Neteja i residus de l'Ajuntament de Barcelona

Després de l'experiència al barri de Sarrià, on el sistema funciona des de 2018, i on s'ha passat d'un índex de recollida selectiva del 37,7% a un del 60%, el porta a porta s'ha implantat també a Sant Andreu de Palomar i s'estudiarà la possibilitat de desplegar-lo a la resta de barris de la ciutat.

La implementació d'aquest sistema necessita un gran consens i un alt grau de corresponsabilització del veïnat. El desplegament del porta a porta a Sant Andreu de Palomar, Horta i Sant Antoni va acompanyat d'un ampli procés informatiu previ a cada barri i de participació veïnal per desenvolupar el projecte i fer-ne el seguiment. A Barcelona, en cada un dels casos, se n'analitza la dimensió urbanística i social per definir un model eficient i pràctic tant per a la ciutadania com per al servei.

← Material homologat per fer servir al porta a porta.
Font: Òscar Giralt. Ajuntament de Barcelona

AIGUA

L'aigua és un recurs escàs, i l'accessibilitat a aquest bé es veu afectada pels efectes del canvi climàtic. D'una banda, hi ha menys reserves d'aigua a la natura i els embassaments estan per sota de la meitat de la seva capacitat. Les projeccions climàtiques anuncien que els períodes d'escassetat d'aigua potable cada cop seran més freqüents. Es preveu que el 2100 a Barcelona plogui un 14 % menys, segons l'escenari més compromès amb la reducció d'emissions de gasos, o fins a un 26 % menys, en l'escenari més passiu. D'altra banda, amb l'augment de les temperatures, s'evapora més aigua, l'atmosfera acumula més vapor i això comporta pluges més fortes i, per tant, més inundacions. Cal assenyalar que als països mediterranis, a l'augment de les temperatures s'afegeix un règim més irregular de les precipitacions, amb menys quantitat anual de pluja, concentrada en episodis més intensos. Això provoca l'augment del risc d'inundació i el perill de col·lapse de les infraestructures.

D'aquesta manera, resulta indispensable fer una gestió sostenible i eficient d'aquest recurs per tal de controlar el risc d'inundacions, afavorir la biodiversitat, millorar les condicions ambientals dels espais i, per tant, augmentar el confort urbà. Cal recordar que l'aigua és un agent termoregulador, un element clau per garantir l'habitabilitat de la ciutat davant la pujada de les temperatures.

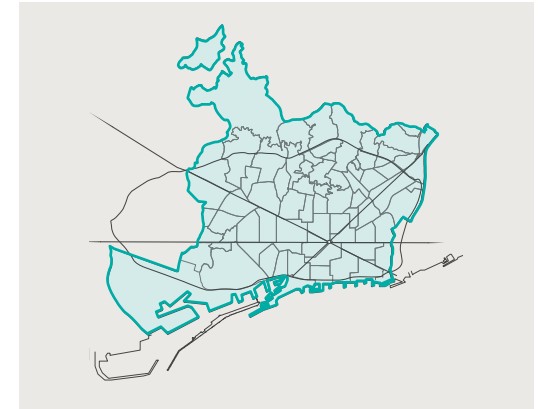
Pel que fa a l'acció municipal, el 2018 Barcelona va aprovar el Protocol per situació de sequera, amb l'objectiu de definir el conjunt sistemàtic d'actuacions davant una situació de sequera, per a una gestió de l'aigua més eficient i una major sensibilització ciutadana. El 2013 es va crear l'empresa pública BCASA (Barcelona Cicle de l'Aigua, SA), que es dedica precisament al control d'aquest procés i a la bona gestió pública d'aquest recurs. La seva missió és decisiva per tal que la xarxa de clavegueram i la retenció d'aigües pluvials, la xarxa d'abastament d'aigua amb relació als consums municipals d'aigua (fonts públiques i llacs ornamentals, reg, neteja de clavegueres, etc.), les platges, i el manteniment de les fonts i els llacs ornamentals responguin a les necessitats dels ciutadans.



PLA DIRECTOR INTEGRAL DE SANEJAMENT DE BARCELONA (PDISBA)

El PDISBA dona resposta a un dels compromisos adquirits per Barcelona a la Declaració d'emergència climàtica i replanteja el model tradicional per adaptar aquesta infraestructura als efectes del canvi climàtic. Aquest pla director és l'instrument que planifica la xarxa de clavegueram i el sistema de drenatge de la ciutat per als pròxims 80 anys mitjançant el desplegament d'un conjunt d'estratègies orientades a reduir la vulnerabilitat del medi urbà i, per tant, a protegir les persones, els béns i el medi ambient.

El pla s'ha elaborat a partir d'una diagnosi acurada de la situació actual i de diferents escenaris futurs, incloent-hi fenòmens extraordinaris amb més de 500 anys de període



Entitat operadora: Gerència de Medi Ambient i Serveis Urbans / Barcelona Cicle de l'Aigua, SA

de retorn. Així doncs, el nou pla projecta una sèrie d'impactes derivats d'aquests episodis, per inundacions o abocaments, que poden afectar de forma transversal la ciutat.

La millora i ampliació de la xarxa de clavegueram és una de les principals actuacions del PDISBA. Als 1.600 quilòmetres de xarxa de clavegueram actuals, s'hi afegiran 38 quilòmetres de xarxa primària de gran capacitat i 200 quilòmetres de xarxa local. A part de renovar el clavegueram més antic, es reforçarà el sistema de captació per embornals.

La protecció del medi ambient també és un eix central del PDISBA pel que fa a la protecció dels ecosistemes fluvials i marins. En concret, permetrà assolir una reducció del 60 % de la càrrega contaminant a causa dels abocaments per sobreiximent del clavegueram en episodis de precipitacions, especialment al riu Besòs, al Port i a les rieres de Collserola.

← Dipòsit fluvial de l'av. de l'Estatut.

Font: Equip Audiovisuals. Ajuntament de Barcelona

SISTEMES URBANS DE DRENATGE SOSTENIBLE - SUDS

La implantació sistemàtica a la trama urbana de sistemes urbans de drenatge sostenible (SUDS) és una de les accions que poden ajudar a naturalitzar les ciutats i fer front a l'emergència climàtica. Aquests sistemes són capaços de gestionar l'aigua pluvial en l'origen de la captació a través d'elements d'infiltració controlada que fixen els contaminants i alleugereixen la càrrega del clavegueram. Els SUDS reproduïxen el sistema de drenatge de la natura i porten associat un increment de la superfície del verd i, per tant, aporten beneficis addicionals, com ara la millora de la qualitat de l'aire i la reducció de l'efecte "illa de calor".

La implantació de SUDS implica la reforma del model de disseny i de gestió de l'espai públic, que ha d'avançar cap a hàbitats urbans més inclusius i sostenibles per fomentar la recuperació de processos naturals de gestió de l'aigua a l'entorn urbà. En aquest sentit, l'any 2020 l'Ajuntament de Barcelona va elaborar la guia específica de disseny dels SUDS, que inclou els condicionants i les estratègies bàsiques per al seu disseny, execució i manteniment.

El PDISBA preveu que Barcelona estigui dotada d'un total de 180 ha de superfície de SUDS repartides estratègicament en el territori, un conjunt de basses de capçalera en la zona de Collserola, i un pla de desenvolupament de cobertes verdes en els edificis.

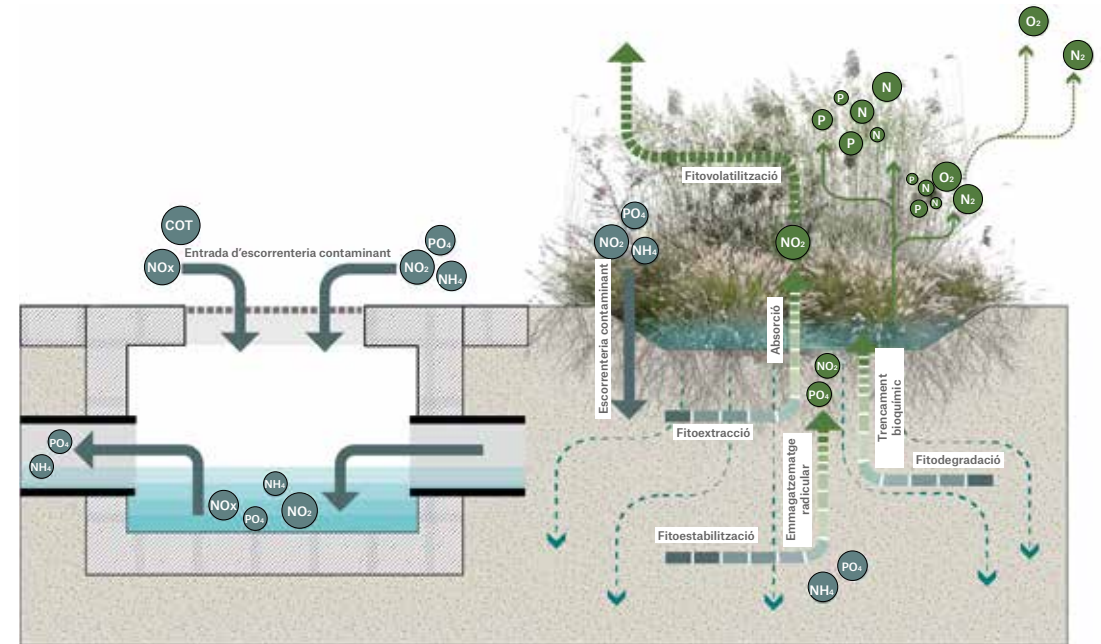
Pel que fa als dipòsits que permeten gestionar l'aigua excedent del sistema de clavegueram, actualment a la ciutat n'hi ha 12 i s'arribarà fins als 66, dels quals 50 es destinaran a evitar les inundacions i 16 seran per protegir les masses d'aigua, la salut dels banyistes de les platges i l'ecosistema litoral i fluvial.

Els SUDS són elements multifuncionals que ofereixen beneficis ambientals, socials i econòmics:

- Gestionen el volum d'aigua: incrementen la permeabilitat i, per tant, redueixen els efectes adversos en el cicle de l'aigua que produeix la impermeabilització. La laminació redueix la velocitat de les aigües d'escolament i els sistemes d'infiltració afavoreixen la recàrrega natural de l'aqüífer i protegeixen de l'erosió del sòl que provoquen les pluges torrencials.
- Milloren la qualitat de l'aigua: les aigües d'escolament urbà arrosseguen una gran quantitat de contaminants. La majoria dels sistemes de drenatge sostenible fan un tractament de les aigües pluvials en origen.
- Generen espai habitable: els sistemes de drenatge sostenible són infraestructures verd-blaves que redueixen l'efecte "illa de calor" de la ciutat. Eviten les emissions de CO₂ derivades de l'energia de refrigeració.
- Fomenten la diversitat biològica. Incrementen el volum útil d'aigua de pluja per a la biota de les ciutats.

➤ SUDS del barri de Bon Pastor.
Font: Milena Villalba

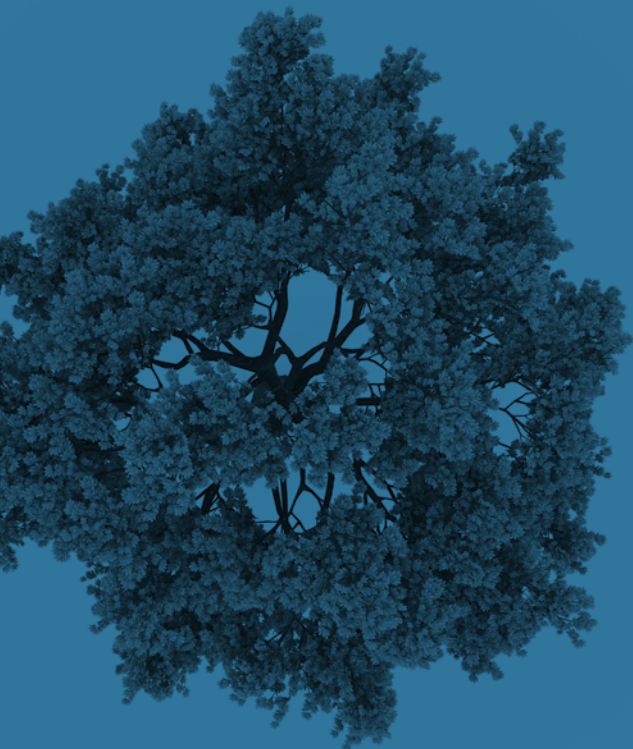
➔ Comparació entre un sistema de drenatge convencional i un sistema de drenatge sostenible.
Font: Barcelona Regional a partir de «Low Impact Development: a manual for urban areas (LID)», University of Arkansas Community Design Center



Comparats amb les infraestructures convencionals, generalment monofuncionals, els SUDS són elements multifuncionals que ofereixen beneficis am-

ambientals, socials i econòmics: gestionen el volum d'aigua, milloren la qualitat de l'aigua, generen espai habitable i fomenten la diversitat biològica.

AGENDA METROPOLITANA



El Pla litoral, l'Agenda Besòs, l'Estratègia Delta i el model de futur pel parc de Collserola són projectes d'escala metropolitana liderats per Barcelona que tenen com a finalitat assolir, de manera consensuada amb els municipis veïns, les administracions competents i els diversos agents implicats, una visió de la metròpolis de futur i uns objectius comuns, que s'han de concretar en un conjunt de projectes i actuacions.

Amb el nou Pla director urbanístic metropolità (PDUM) a l'horitzó, que ha de permetre l'actualització de l'actual Pla general metropolità després de més de quaranta anys, l'agenda de projectes que Barcelona desplega a través d'aquestes visions estratègiques defineix el present i el futur de la ciutat metropolitana i la seva relació amb els municipis veïns i amb els grans sistemes naturals i d'espais oberts que la voregen.

LITORAL METROPOLITÀ

El desenvolupament de la ciutat de Barcelona i del conjunt de la seva àrea metropolitana no es pot entendre sense el seu litoral. De la mateixa manera que en altres ciutats, la seva història s'inicià al port i s'ha desenvolupat al llarg d'un ampli hinterland. Així doncs, el litoral metropolità de Barcelona s'estén entre el massís del Garraf i el turó de Montgat, una plana natural de 38 km de costa que comprèn els municipis de Castelldefels, Gavà, Viladecans, el Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, Sant Adrià de Besòs i Badalona. Un territori on actualment resideixen més de 2,3 milions de persones, és a dir, més de dos terços de la població de l'àrea metropolitana de Barcelona.

En aquesta franja, d'elevada complexitat per la presència de la ciutat de Barcelona i la influència de la dinàmica urbana metropolitana, no només s'hi troben les platges i els principals espais públics de la ciutat, sinó que també s'hi situen infraestructures essencials per a la metròpolis i el conjunt de Catalunya, com són el Port de Barcelona o l'aeroport del Prat, però també la Zona Franca, les centrals

de producció energètica, la regasificadora, la dessalinitzadora o les depuradores del Prat i el Besòs. La mateixa delimitació del front litoral metropolità és complexa i multivariada. El seu buffer no és una línia recta paral·lela al mar, sinó que dibuixa diferents profunditats en funció dels elements que es tinguin en consideració, com ara les activitats que hi estan vinculades, la temporalitat, l'ús de l'espai, l'accessibilitat, la continuïtat o morfologia urbana, etc.

El litoral, per tant, és un espai de confluència d'usos, activitats, veïns i veïnes, usuaris i interessos diversos; un espai estratègic, d'oportunitat i d'identitat, que presenta un equilibri dinàmic sotmès a fortes pressions. En les darreres dècades, la ciutat ha passat a viure de cara al mar transformant el front litoral a través de diferents projectes, però encara queda camí a recórrer per completar el litoral entre els dos rius i en sentit transversal en la vinculació —no només física— amb la ciutat, i el que és més important, per entendre'l i planificar-lo a escala metropolitana.

→ Font: Ajuntament de Barcelona



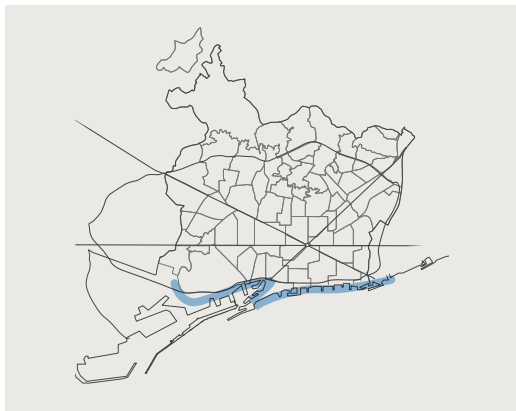
PLA LITORAL

El Pla estratègic dels espais litorals de la ciutat és un instrument de planificació que pretén ordenar i gestionar els espais urbans del front marítim de Barcelona. El Pla abasta els barris del litoral, els ports, les platges, els equipaments i els espais lliures. Fins ara, mai no s'havia plantejat construir una estratègia conjunta que englobés tots aquests àmbits, que tenen com a denominador comú el seu vincle amb el mar. És un pla de ciutat, on bona part dels projectes es desenvolupen en el litoral de Barcelona, però amb una visió metropolitana, i per això recull també algun projecte vinculat amb els municipis veïns.

Els espais litorals són clau per a la vida de la ciutat, hi intervenen nombrosos agents públics i privats i han estat sotmesos, en els últims temps, a un ús cada cop més intens. No és estrany, doncs, que en aquest àmbit hagin aparegut situacions de conflicte i tensions entre els diversos actors, un context que és difícil de gestionar amb els mecanismes clàssics de governança.

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 coses, 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 el 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.

Per tot això, el Pla litoral es marca dos grans objectius: reconquerir el front litoral com a àmbit públic de qualitat, obert i que pugui gaudir tota la ciutadania, i definir un nou model del litoral pactat amb tots els actors clau.



Redacció: Oficina estratègica de l'àmbit litoral i Barcelona Regional

Direcció: Gerència Municipal / Direcció de Projectes Estratègics

Estat del pla: en curs

Emmarcat en el procés de definició del Pla litoral, l'any 2018 es va iniciar un procés participatiu mitjançant trobades presencials i a través de la plataforma decidim.barcelona, que va permetre una producció compartida i la recerca de consensos entorn de la diagnosi i les propostes del pla. El més juliol del 2019 va finalitzar el procés de participació i de redacció del document del Pla litoral.

El pla té l'horitzó temporal de 10 anys, defineix 15 estratègies i es desplega a través de 61 projectes que s'ordenen en diferents àmbits d'intervenció.

PROJECTES DEL PLA LITORAL

Des de llavors, es continua donant impuls a l'execució dels projectes estratègics del pla i fent-se seguiment. Com a resultat de les sessions de treball amb els principals actors municipals, s'hi van incorporar alguns projectes estratègics més, relacionats principalment

→ Font: Ajuntament de Barcelona



amb el canvi climàtic, l'esport i la governança; es van establir prioritats, i es va elaborar el full de ruta de mandat.

Del desplegament del Pla litoral, en destaquen, especialment, la consolidació i millora d'aspectes relacionats amb la governança del litoral tant en l'àmbit intern, amb la Taula de Governança del Litoral, com en l'àmbit sectorial i supramunicipal, amb les cinc taules actives amb el Port de Barcelona (taules d'energia, mobilitat, Ciutat-Port, economia blava i coordinació).

Pel que fa als projectes relacionats amb l'emergència climàtica, s'ha d'assenyalar la constitució d'un grup d'experts del futur de les platges de Barcelona, així com els estudis

sobre els serveis ecosistèmics de les platges i els efectes del canvi climàtic sobre el litoral de Barcelona. El repte de cara als pròxims anys se centra a aconseguir que aquestes reflexions i dades s'integrin en tots els projectes en curs i de futur que es desenvolupin al litoral, com és el cas del passeig marítim de la Mar Bella, que ha d'esdevenir un dels primers projectes municipals que integri la transformació urbana al litoral en clau climàtica.

Respecte als projectes vinculats amb el teixit social i econòmic, s'ha avançat de forma molt notòria en aspectes d'economia blava, amb la presentació de la mesura de govern sobre l'estratègia d'economia blava de la ciutat (2021), i en el projecte Barcelona Mar

de Ciència. S'ha completat també l'avantprojecte de l'edifici central del Node Formatiu i Tecnològic de la Nàutica.

En relació amb l'esport al litoral, s'ha dut a terme el procés participatiu del Pavelló Blau, el projecte paraigua per articular i posar en valor l'activitat física al front marítim, des del Port Vell fins al Port Fòrum, incloent-hi totes les platges, que passarà a ser una mesura de govern per desenvolupar en el període 2022-2030.

D'entre els projectes de gestió i millora de l'espai públic, cal remarcar els treballs duts a terme conjuntament amb l'Autoritat Portuària de Barcelona a l'entorn del peu de Montjuïc, amb l'objectiu de redactar un projecte

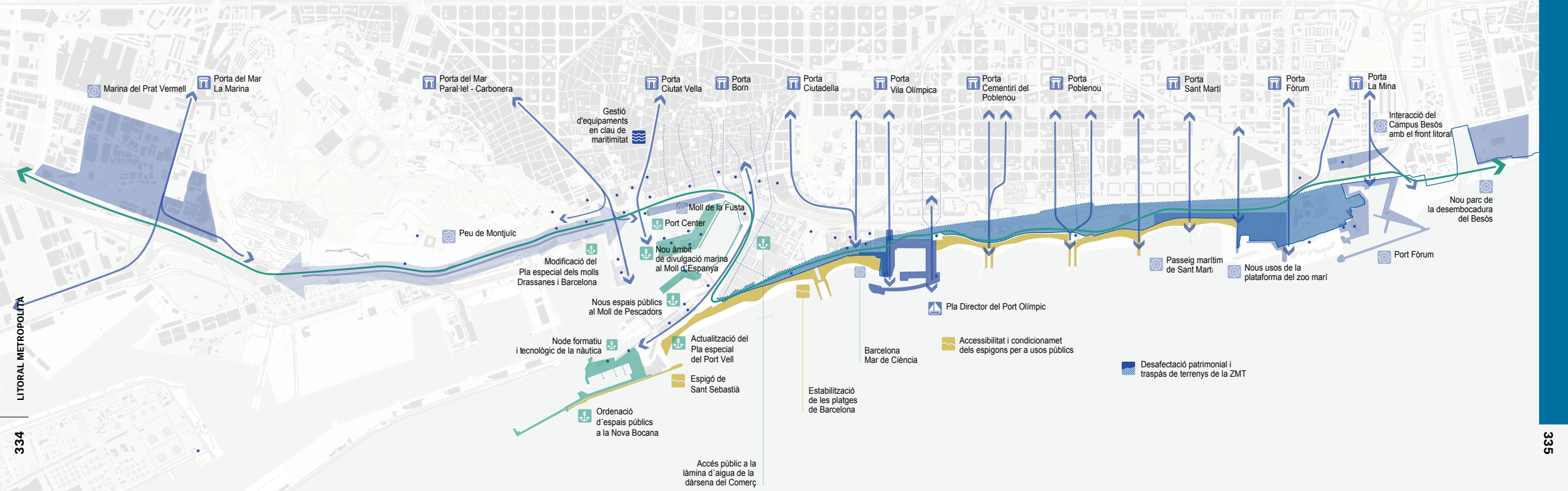
constructiu de connexió amb el barri de la Marina del Prat Vermell, i als molls de la Fusta i d'Espanya, per tal d'assolir un posicionament municipal comú i fer una proposta sobre el destí d'aquests espais. També cal destacar el projecte de les Portes del Mar, vinculat als projectes municipals en marxa de reforma de la Via Laietana i de les Rambles. Tots aquests exercicis formen part de l'estratègia conjunta Ciutat-Port.

¹ Per més informació: <https://www.barcelonactiva.cat/documents/20124/49139/MG-Economia-Blava-CAT.PDF>

↳ Font: Ajuntament de Barcelona

↓ Font: Barcelona Regional





PROJECTES TERRITORIALITZATS

- Àmbits temàtics**
- Maritimitat
 - Biodiversitat
 - Sensibilització / Educació ambiental
 - Economia
 - ZMT
 - Governança
 - Portes del mar
 - El corredor del litoral
 - Port de Barcelona
 - Port Olímpic
 - Platges
 - Altres projectes de territori

Simbologia de representació gràfica

- Portes del mar
- Corredor litoral
- Antiga ZMT
- Nova ZMT (juliol 2009)
- Grans equipaments relacionats amb el mar i el litoral

El Pla té l'horitzó temporal de 10 anys, defineix 15 estratègies i es desplega a través de 61 projectes que s'ordenen en diferents àmbits d'intervenció.

PROJECTES NO TERRITORIALITZATS

- Pacte pel litoral
- Reorganització de la gestió municipal del litoral
- Observatori del Pla litoral
- Recuperació de la memòria marítima de la ciutat
- Programa de promoció i divulgació de la cultura marítima
- Potenciar els serveis socioambientals de la xarxa de parcs
- Pla d'actuació sobre els serveis ecosistèmics del litoral de Barcelona
- Recorreguts temàtics del litoral: senyalització i programa de rutes
- Accions formatives i de sensibilització per a la millora del coneixement dels hàbitats del litoral i el seu potencial
- Centre del mar
- Programes de suport a l'ocupació i l'emprenedoria en els sectors econòmics vinculats al mar (economia blava)
- Accions de suport als projectes comunitaris existents i nous referents en inserció laboral, formació i promoció de l'economia social i de les tasques solidàries
- Accions d'impuls del pesca-turisme, el turisme pesquer i les demostracions de pesca, i activitats de promoció del peix de proximitat. Promoció de la nàutica popular
- Corredor blau-verd del litoral
- Reducció de les externalitats associades a la ronda Litoral i dels seus impactes
- Bus H2O
- Foment dels modes actius
- Nou mapa de zones de pràctica i equipaments esportius del litoral
- Gestió sostenible de la mobilitat al litoral com a àmbit de gran aflluència
- Ambientalització del trànsit marítim
- Pla de gestió sostenible de la mobilitat terrestre induïda pel trànsit marítim
- Creació d'una àrea ECA a la Mediterrània Occidental
- Gestió dels riscos industrials
- Accions de millora de la qualitat ambiental del litoral
- Senyalització informativa sobre l'accessibilitat i grau d'ocupació de les platges
- Taula de platges

PROJECTES ESTRATÈGICS PLA LITORAL

EIX	ÀMBIT	PROJECTE	ESTAT	
Teixit social i econòmic	Maritimitat	Recuperació de la memòria marítima	●	
		Programa de promoció i divulgació de la cultura marítima	●	
		Gestió d'equipaments en clau de maritimitat	●	
	Sensibilització i educació ambiental	Centre del mar	●	
		Recorreguts temàtics del litoral	●	
		Informació i sensibilització per la millora coneixement dels hàbitats del litoral	●	
	Economia	* Suport a l'ocupació i emprenedoria vinculada l'economia blava	●	
		Suport projectes comunitaris (inserció laboral, formació, promoció ESS)	●	
		Accions d'impuls al turisme pesquer i demostracions de pesca	●	
		Promoció de la nàutica popular	●	
	Gestió i millora de l'espai públic	Portes Mar	* Portes del Mar	●
		Corredor litoral	Corredor blau-verd del litoral	●
Reducció de les externalitats associades a la ronda Litoral i impacte			●	
Bus H2O			●	
Foment dels modes actius			●	
Nou mapa de zones de pràctica i equipaments esportius del litoral			●	
* Un Pavelló Blau per al foment de l'esport al litoral***			●	
* Gestió sostenible mobilitat als àmbits de gran afluència del litoral			●	
Teixit social i econòmic + Gestió i millora de l'espai públic	Port de Barcelona	Node Formatiu i Tecnològic de la Nàutica	●	
		Ordenació d'espais públics a la Nova Bocana	●	
		Nous espais públics del moll de Pescadors	●	
		Nou àmbit de divulgació marina al moll d'Espanya	●	
		Port Center	●	
		Modificació del Pla especial dels molls Drassanes i Barcelona	●	
		Ambientalització del trànsit marítim	●	
		Pla de gestió sostenible mobilitat terrestre induïda pel trànsit marítim	●	
		Creació d'una àrea ECA a la Mediterrània Occidental	●	
		Gestió dels riscos industrials	●	
		* Estratègia Ciutat-Port i actualització del Pla especial del Port Vell	●	
		Accés públic a la làmina d'aigua a la dàrsena del comerç	●	

EIX	ÀMBIT	PROJECTE	ESTAT
Teixit social i econòmic + Gestió i millora de l'espai públic	Port Olímpic	* Pla Director del Port Olímpic	●
	Platges	Estabilització de les platges de Barcelona	●
		Espigó de Sant Sebastià	●
		Accessibilitat i condicionament dels espigons per a usos públics	●
		Senyalització informativa sobre l'accessibilitat i grau d'ocupació a platges	●
		Altres projectes de la Taula de platges	●
	Gestió i millora de l'espai públic	Altres projectes del territori	* Peu de Montjuïc
La Marina del Prat Vermell			●
Moll de la Fusta			●
* Barcelona Mar de Ciència			●
* Passeig marítim de la Mar Bella			●
* Nous usos de la plataforma marina			●
Interacció del Campus Besòs amb el front litoral			●
* Reforma del dic de recer i la bocana del Port Fòrum			●
Nou Parc de la desembocadura del Besòs			●
Accions de millora de la qualitat ambiental del litoral			●
Nova governança del Litoral	Governança	* Desafectació de terrenys de la ZMT	●
		* Pacte pel litoral	●
		Reorganització de la gestió municipal del litoral	●
		Observatori del Pla litoral	●
Gestió i millora de l'espai públic	Biodiversitat	* Taula de governança del litoral***	●
		Potenciar els serveis socioambientals de la xarxa de parcs	●
Emergència climàtica	Canvi climàtic**	Pla d'actuació sobre els serveis ecosistèmics del litoral de Barcelona	●
		* Un litoral preparat per fer front al canvi climàtic ***	●
		* Grup experts platges de Barcelona ***	●

Estat projectes

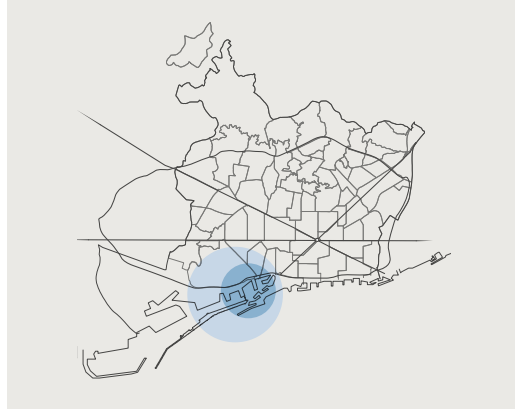
- Finalitzats
- Avancen correctament
- Avancen amb dificultats
- No iniciats o aturats

* **Projectes destacats**
 ** Àmbit incorporat al 2019
 *** Projecte incorporat al 2019

ESTRATÈGIA CIUTAT-PORT

L'estratègia Ciutat-Port enuncia la voluntat de la ciutat i del Port de millorar la seva relació amb el mar, en concret, en l'àmbit ciutat-Port, és a dir, en l'espai compartit amb el Port de Barcelona. L'objectiu és connectar aquest espai amb els seus veïns i veïnes, d'acord amb els criteris que determina l'actual model urbà de Barcelona, per tal de donar resposta als nous requeriments socials, ambientals i econòmics. Però, especialment, expressa l'ànim d'enfocar el canvi de manera conjunta, consensuada i programada amb l'Autoritat Portuària de Barcelona.

Aquest document estratègic s'emmarca en el Pla litoral, que ara serveix per contextualitzar l'estratègia Ciutat-Port. Les problemàtiques observades en l'àmbit es podrien resumir en: la pèrdua dels vincles (socials, culturals i econòmics, entre d'altres) de la ciutadania amb el mar; els problemes derivats de les dinàmiques de gentrificació i turisticació



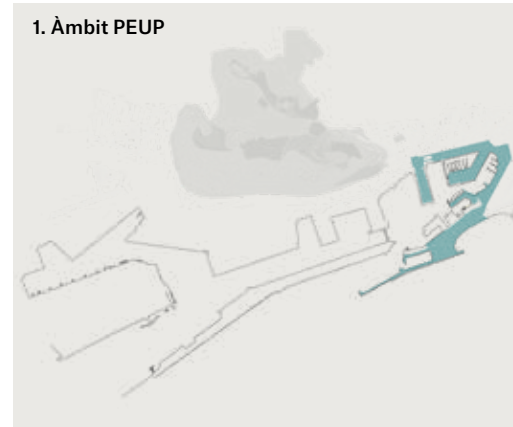
Autoria: Barcelona Regional i Oficina estratègica de l'àmbit litoral

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte en Cap, Oficina estratègica de l'àmbit litoral i Barcelona Regional

Estat del projecte: en projecte



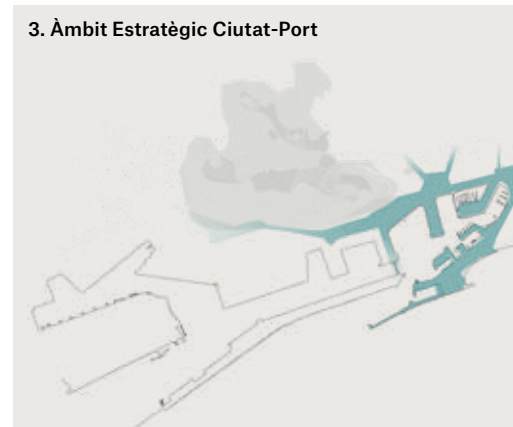
1. Àmbit PEUP



2. Àmbit IV Pla Estratègic del Port



3. Àmbit Estratègic Ciutat-Port



que pateixen especialment els barris del voltant del Port Vell, i, finalment, la necessitat d'actualització d'aquests espais per poder fer front a l'emergència climàtica.

Pel que fa a les potencialitats, cal dir que el Port de Barcelona, des de l'aprovació l'any 1999 del Pla d'utilització dels espais del Port de Barcelona (PUEP), ha basculat la ubicació de les seves activitats logístiques i comercials cap al sud. Com a conseqüència, l'àmbit ciutat-Port es va ampliant i estenent més enllà del Port Vell, el que suposa una gran oportunitat per millorar la relació de Barcelona amb el mar.

Per tot això, i en un context en què s'estan executant diversos projectes municipals i portuaris, mentre que d'altres es troben en fase de disseny, resulta fonamental elaborar una estratègia conjunta per a l'àmbit ciutat-Port. Aquesta estratègia defineix una visió integral que incorpora i relaciona tots els projectes en marxa i futurs sota uns valors compartits. Identifica els àmbits estratègics que necessiten ser repensats des de la perspectiva de la ciutat i de manera coordinada amb tots els actors clau d'aquest territori únic, posant èmfasis en les "portes del mar", llocs que funcionen com a espais ròtula entre les diferents parts, espais clau per a una connectivitat reforçada entre la ciutat i el Port. L'estratègia també detalla les línies d'acció estratègiques i, finalment, recull els projectes que tracen el full de ruta consensuat.

L'estratègia Ciutat-Port és, sobretot, una oportunitat per aconseguir un diàleg de consens sobre els espais considerats, alhora de la ciutat i del port, i per explorar fórmules de governança col·laborativa.

VISIÓ I OBJECTIUS ESTRATÈGICS

D'acord amb les conclusions dels plans vigents municipals i portuaris, es defineix una visió integral per a l'àmbit ciutat-Port que aspira a ser compartida pel major nombre possible d'actors: un àmbit ciutat-Port més proper, resiliència i marítim. Aquesta visió correspon a

↑ Ampliació i extensió de l'àmbit ciutat-Port.

Font: Barcelona Regional

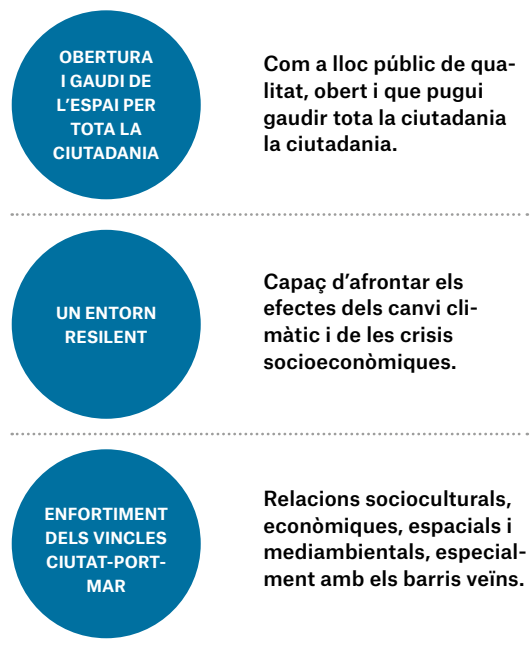
← Plans, programes i estratègies en marxa.

Font: Barcelona Regional

un nou model urbà focalitzat en la capacitat de les persones per donar vida a l'espai. En la recerca de fórmules que augmentin la seva rendibilitat social, a través de nous usos i recursos que encoratgin noves maneres de gestió i generin, alhora, noves oportunitats per a la recuperació de la *maritimitat*¹ de la ciutat. En la consideració del front litoral com un sistema maritimoterrestre que forma part integrant de l'entorn natural i que, per tant, s'ha de preservar. En la resiliència física i econòmica d'aquest àmbit, més enllà dels efectes dels cicles econòmics globals.

Tot això es tradueix en tres objectius: l'obertura i el gaudi de l'espai per tota la ciutadania, la creació d'un entorn resilient i l'enfortiment dels vincles entre la Ciutat, el Port i el mar.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS



↑ **Objectius.**
Font: Barcelona Regional

LÍNIES D'ACCIÓ ESTRATÈGIQUES

- INTEGRACIÓ-PERMEABILITAT**
- Millorar la integració de l'àmbit, tant vertical com horitzontal, en relació amb el seu entorn. Apostar per una major permeabilitat superant barreres físiques i enfortint els fluxos i la continuïtat de l'espai públic entre la ciutat i el mar.
 - Maximitzar els espais oberts d'accés públic.
 - Canalitzar els diferents fluxos de mobilitat i millorar les seves circulacions i la convivència entre modes, donant prioritat als modes actius i col·lectius.
 - Recuperar les relacions humanes amb el mar i generar noves morfologies d'accés a la làmina d'aigua.

- NATURALITZACIÓ**
- Augmentar la presència d'elements naturalitzats i fomentar la biodiversitat, potenciar la connectivitat ecològica i els serveis ambientals dels espais verds.
 - Millorar la qualitat i el confort ambiental que permetin el gaudi dels espais lliures per part de la ciutadania.
 - Buscar solucions basades en la natura a l'hora de dissenyar intervencions urbanes per tal de fer l'àmbit més resilient, especialment davant els efectes del canvi climàtic.
 - Implementar mesures destinades a reduir la contaminació i millorar la qualitat de l'aigua.

- USOS CIUTADANS**
- Afavorir la vida quotidiana dels veïns i veïnes i l'ús i gaudi de l'àmbit Ciutat-Port per a tots els cicles de vida.
 - Reequilibrar les diferents intensitats d'ús social.
 - Fomentar usos més diversos, destinats al conjunt de la ciutadania i gestionats de forma conjunta amb els diferents agents, que fomentin la proximitat, la maritimitat i que augmentin la rendibilitat social.

CULTURA MARÍTIMA

- Programar una agenda d'activitats socials, culturals, formatives, esportives, gastronòmiques, recreatives, etc. enfocades a impulsar la cultura marítima i preservar la memòria històrica.
- Activar la làmina d'aigua amb les activitats esportives nàutiques, culturals, socials i d'oci, marítimes accessibles a tots els públics.
- Afavorir la divulgació marina.
- Treballar en xarxa amb els agents i equipaments del territori, en clau comunitària i amb un relat integral i compartit de l'àmbit Ciutat-Port.
- Popularitzar la nàutica recreativa.

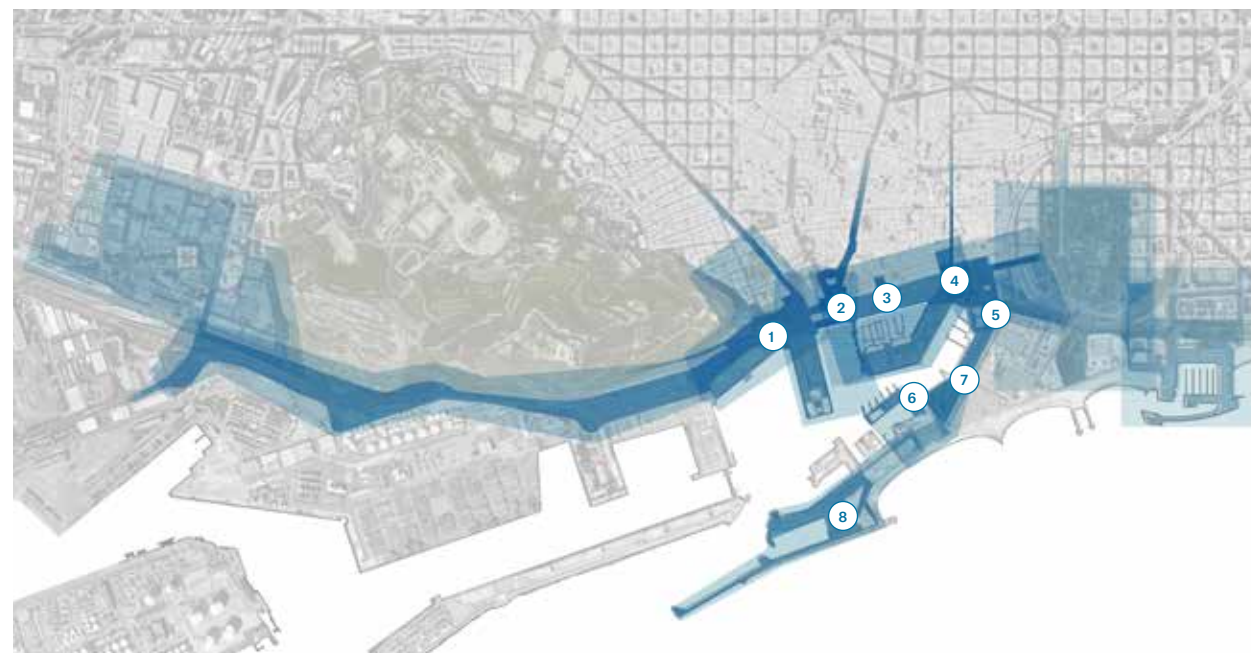
ECONOMIA BLAVA

- Incrementar la interrelació de l'activitat econòmica marítima amb els seus entorns,

generant un co-benefici territorial.

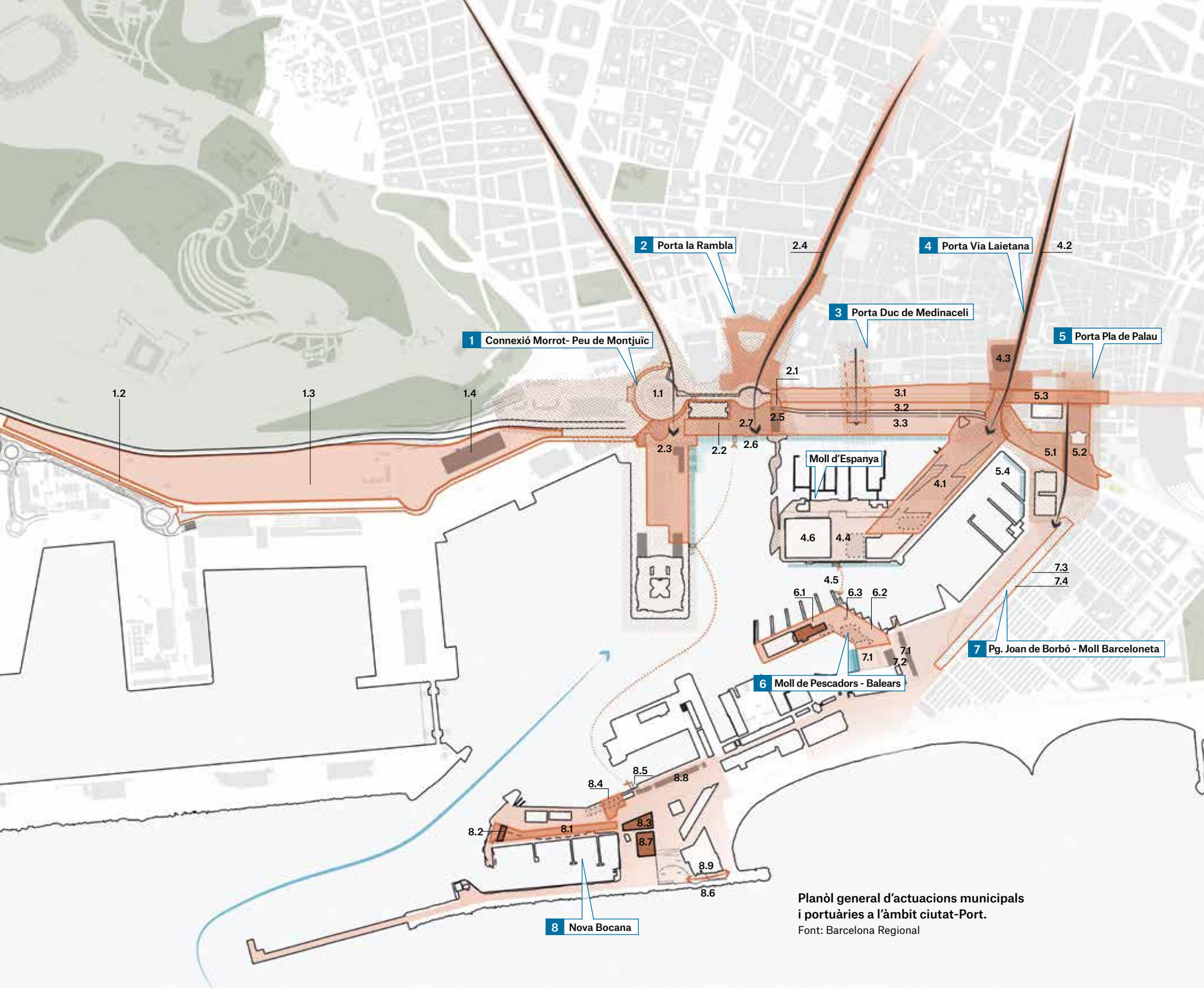
- Reforçar els plans de desenvolupament comunitaris dels barris costaners. Recuperar i actualitzar oficis tradicionals mariners.
- Generar innovació, coneixement i empremadoria.
- Garantir una ocupació de qualitat.
- Integrar l'economia blava en el context social i cultural de la ciutat en totes les seves dimensions (cultural, d'oci, esportiva, gastronòmica, etc.) d'iniciatives d'empremadoria, el foment de l'ocupació i el desenvolupament de projectes col·laboratius.

¹ Segons Péron i Rieucan ("La maritimité, aujourd'hui", 1996), parlar de maritimitat és reflexionar sobre les construccions socials i culturals que han estat desenvolupades pels grups humans per organitzar les seves relacions amb el mar, per protegir-se'n, per socialitzar-la, per demarcar-la i per estimar-la.



↑ **Àmbits estratègics.**
Font: Barcelona Regional

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1 Connexió Morrot - Peu de Montjuïc | 5 Porta Pla de Palau |
| 2 Porta La Rambla | 6 Moll de Pescadors - Balears |
| 3 Porta Duc de Medinaceli | 7 Passeig Joan de Borbó - Moll Barceloneta |
| 4 Porta Via Laietana | 8 Nova Bocana |



- 1 Connexió Morrot
Peu de Montjuïc**
 - 1.1 Carril bici Carbonera
 - 1.2 Peu de Mont - curt termini
 - 1.3 Peu de Mont - llarg termini
 - ampliació de la ronda Litoral
 - trasllat estació ferroviària
 - nous usos
 - 1.4 Moll de Sant Bertran: Blue Tech Port
- 2 Porta La Rambla**
 - 2.1 Cobertura parcial de la ronda Litoral
 - 2.2 Moll Drassanes
 - 2.3 Moll de Barcelona:
 - trasllat terminals de ferri
 - remodelació espai públic
 - activació làmina d'aigua
 - 2.4 Remodelació de La Rambla
 - 2.5 Port Center
 - 2.6 Bus Nàutic
 - 2.7 Illes climàtiques
- 3 Porta Duc de Medinaceli**
 - 3.1 Passeig de Colom
 - 3.2 Moll de la Fusta
 - 3.3 Millores al moll Bosch i Alsina
- 4 Porta Via Laietana**
 - 4.1 Liceu Mar
 - 4.2 Reforma de la Via Laietana
 - 4.3 Edifici de Correus
 - 4.4 Plaça Odíssea
 - 4.5 Transbordador marítim
 - 4.6 Reforma dels espais exteriors del Maremàgnum
- 5 Porta Pla de Palau**
 - 5.1 Pas de Sota Muralla
 - 5.2 Pla de Palau
 - 5.3 Passeig d'Isabel II
 - 5.4 Accés públic a la làmina d'aigua de la dàrsena del Comerç
- 6 Moll de Pescadors - Balears**
 - 6.1 Nova llotja
 - 6.2 Urbanització
 - 6.3 Torre del Relloctge
- 7 Passeig Joan de Borbó - Moll Barceloneta**
 - 7.1 Edifici de Nàutica carrer de l'Escar i Noves Drassanes de Nàutica
 - 7.2 Reforma del carrer de l'Escar
 - 7.3 Carril bici passeig Joan de Borbó
 - 7.4 Bus elèctric
- 8 Nova Bocana**
 - 8.1 Nou passeig Rambla de Nova Bocana
 - 8.2 Edifici Mirador
 - 8.3 Node formatiu i tecnològic Nàutic- Marítim
 - 8.4 Plaça de les Golondrinas
 - 8.5 Bus nàutic i recuperació de la nau de l'antic Tanajet
 - 8.6 Connexió plaça Rosa dels Vents i passeig marítim
 - 8.7 Edifici Central
 - 8.8 Tinglados del moll Oriental
 - 8.9 Praderia Blava - Centre de divulgació marina

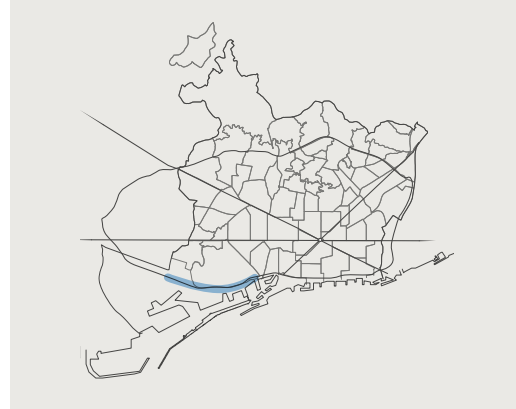
Planòl general d'actuacions municipals i portuàries a l'àmbit ciutat-Port.
 Font: Barcelona Regional

PEU DE MONT

El peu de la muntanya de Montjuïc ha estat històricament un pas per connectar el pla de Barcelona amb els barris portuaris i els terrenys que ocupa l'actual Zona Franca. A mitjan segle XIX, el plànol topogràfic aixecat per Cerdà documentava l'existència d'un vial en aquest àmbit, traç que esdevindria la carretera del Morrot. Poques dècades després, s'inaugurava la línia de ferrocarril Valls-Vilanova-Barcelona, que establia una terminal ferroviària al Morrot.

Fins i tot, a principis del segle XX, s'implantava el tramvia número 48 entre les Rambles i Can Tunis, suprimit l'any 63. Als anys setanta, es va construir el tram de la ronda Litoral entre la Zona Franca i la plaça de la Carbonera amb l'objectiu de millorar la connectivitat i la redistribució del trànsit de la ciutat. Malgrat això, la nova via es caracteritza per tenir pocs enllaços amb la ciutat i la inexistència de laterals a la zona del Morrot. D'aquesta manera, tant la ronda com l'estació ferroviària del Morrot han representat per a la ciutat un fort obstacle per a la lliure circulació de persones entre les dues bandes de Montjuïc.

En l'actualitat, s'està construint el nou barri de la Marina del Prat Vermell, que preveu l'edificació de més de 10.000 habitatges, amb 30.000 nous habitants i 10.000 nous llocs de treball. Tenint en compte els canvis en les condicions actuals de l'entorn, la recuperació de la connectivitat amb transport públic i



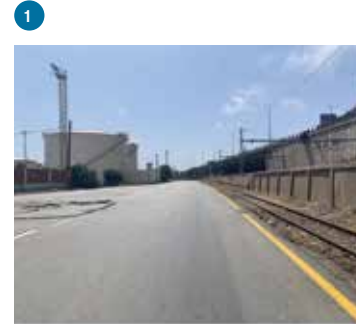
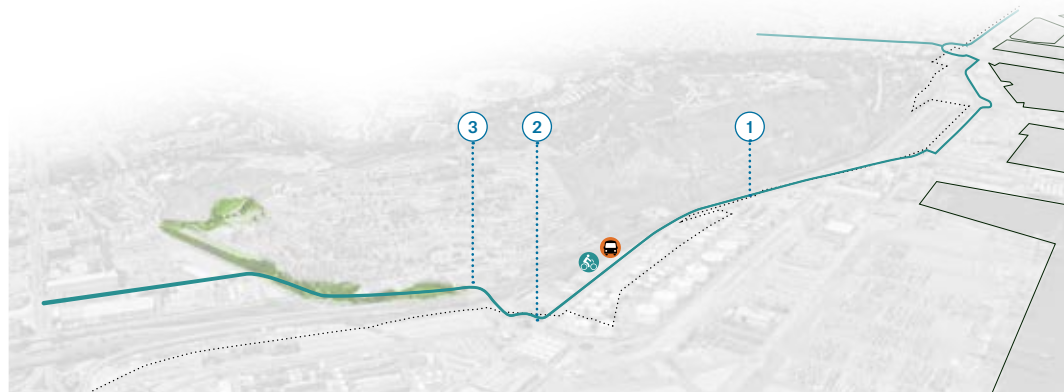
Autoria: Barcelona Regional

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap / Direcció de Serveis d'Estratègia urbana; Gerència Municipal / Direcció de Projectes Estratègics en coordinació amb la Autoritat Portuària de Barcelona

Estat del projecte: en curs

modos actius pel peu de Montjuïc es fa del tot necessària.

Es proposa una nova connexió urbana que prioritza el pas del transport públic i els modes actius en bicicleta o a peu. Es connecta el passeig de Can Tunis amb el moll de Sant Bertran i la Carbonera, passant per dins del recinte portuari, actualment d'accés públic restringit, sense necessitat de pas pel control del Port.



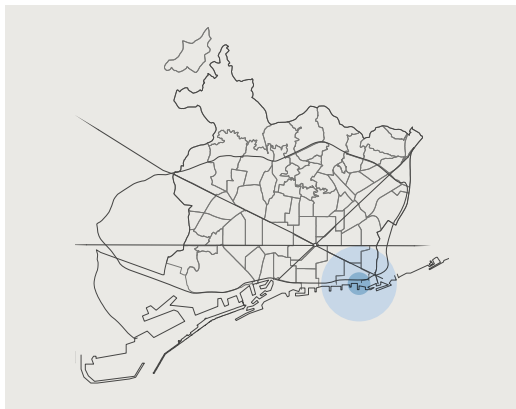
← El recorregut.
Font: Barcelona Regional

↑ Passeig de Can Tunis.
Font: Barcelona Regional

PASSEIG MARÍTIM DE LA MAR BELLA

La integració del front marítim de Llevant a la ciutat i als espais públics del litoral és, indubtablement, una de les grans assignatures pendents per culminar el procés d'obertura de la ciutat al mar iniciat fa més de quaranta anys. És urgent afrontar la "finalització" del passeig marítim per garantir la connectivitat longitudinal al llarg del litoral metropolità i transformar-lo en un veritable refugi davant els impactes previstos pel canvi climàtic: augment del nombre de nits tropicals, tòrrides i càlides, i augment del nivell del mar.

El projecte defineix el passeig com un parc lineal que es connecta amb el Fòrum passant per la plataforma marina a primera línia de mar, amb la intenció de millorar la resiliència de la costa i reactivar el vincle de la ciutat amb el seu litoral.

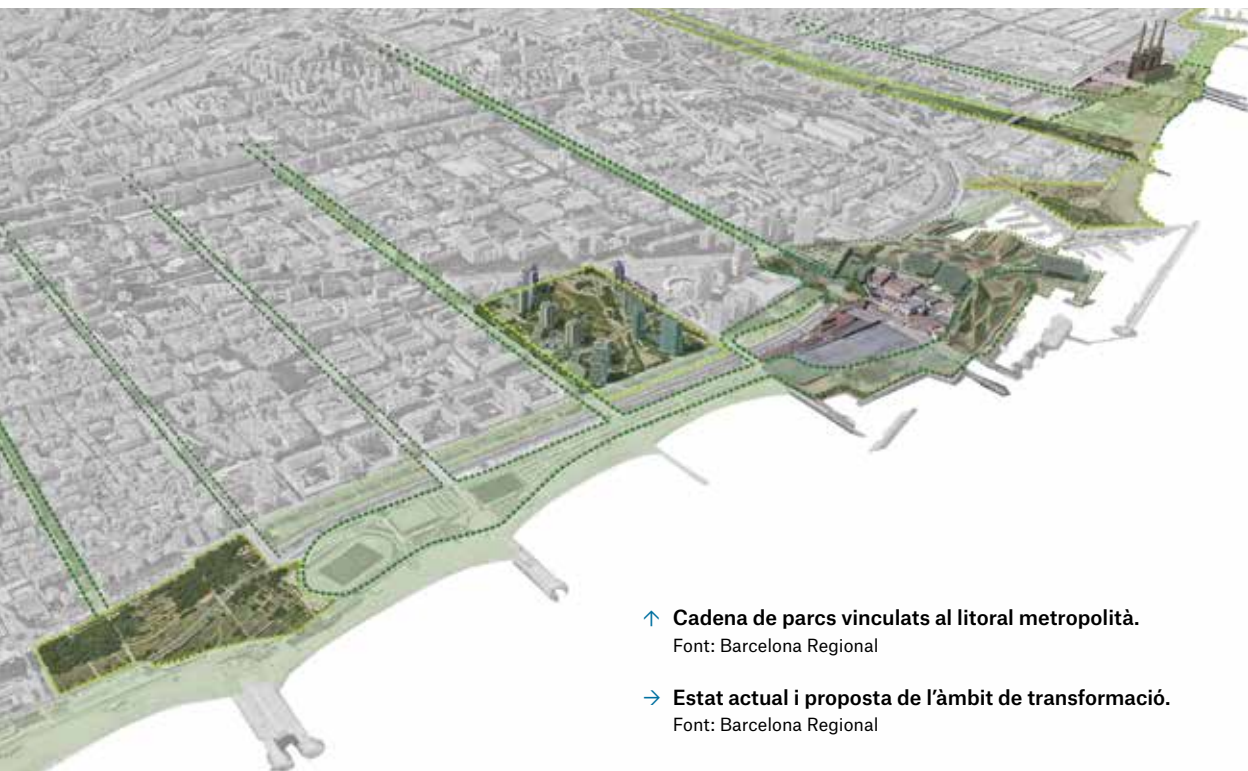


Autoria:

- Avantprojecte: Barcelona Regional
- Executiu: UTE Esteyco, SAP-Estudi Martí Franch
Arquitectura del Paisatge, SL

Entitats operadores: Gerència de l'Arquitecte/a en Cap /
Direcció de Serveis d'Estratègia urbana; BIMSA

Estat del projecte: projecte executiu en redacció



↑ **Cadena de parcs vinculats al litoral metropolità.**

Font: Barcelona Regional

→ **Estat actual i proposta de l'àmbit de transformació.**

Font: Barcelona Regional



ELS PILARS DE L'ESTRATÈGIA SÓN:

- 1 La naturalització i el disseny en clau d'emergència climàtica
- 2 La connectivitat amb els barris i al llarg del litoral
- 3 La transició entre el passeig i la platja
- 4 Un rereplatja actiu, amb els usos ciutadans com a protagonistes

NATURALITZACIÓ I DISSENY EN CLAU D'EMERGÈNCIA CLIMÀTICA

Es proposa la generació d'un parc lineal arran de mar. Una infraestructura verda multifuncional que, mitjançant solucions basades en la natura, augmenti les prestacions ecosistèmiques dels espais oberts al llarg de la costa. Aquest àmbit és particularment fràgil i excepcionalment estratègic per a la resiliència de la ciutat.

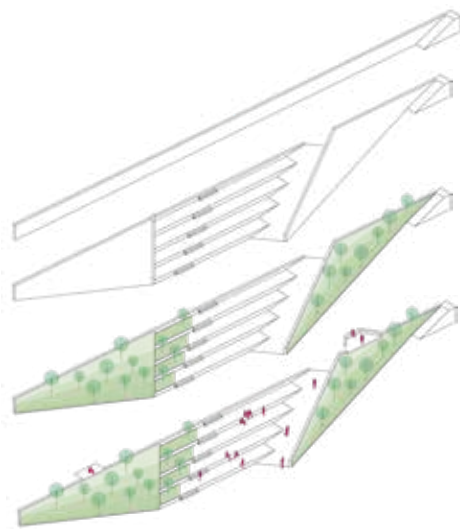
CONNECTIVATAMB ELS BARRIS I AL LLARG DEL LITORAL

La finalitat és la generació d'un passeig i d'un carril bici continu al llarg del litoral, un gran parc lineal que es perllonga fins al Fòrum i passa per la plataforma marina a primera línia de mar. També es millora la connexió del litoral amb els barris veïns, reforçant l'arribada dels carrers de la ciutat al mar a través d'espais públics permeables d'acollida, en definitiva, creant unes noves portes al mar.

LA TRANSICIÓ ENTRE EL PASSEIG I LA PLATJA
Es configura un nou imaginari de passeig marítim a partir de la transformació del límit entre la cota del passeig i el mar, en una transició suau i verda. Al final de les noves "portes del mar" es generen noves morfologies de relació: s'hi ubiquen baixades a la platja en forma de grades, acompanyades per rampes, que permeten vistes panoràmiques i generen uns espais alternatius d'estada i gaudi.

UN REREPLATJA ACTIU, AMB ELS USOS CIUTADANS COM PROTAGONISTES

El projecte busca oferir espais que potenciïn l'ús social quotidià i dotin de riquesa el conjunt del passeig. Alhora, aquests espais aspiren a ser inclusius i estan pensats per a tots els públics i cicles de vida. Jocs topogràfics, jocs d'aigua i espais de sorra conviden a l'experimentació activa de l'espai com a zona de joc per a totes les edats però, sobretot, per als més menuts.



↑ De límit a transició.
Font: Barcelona Regional

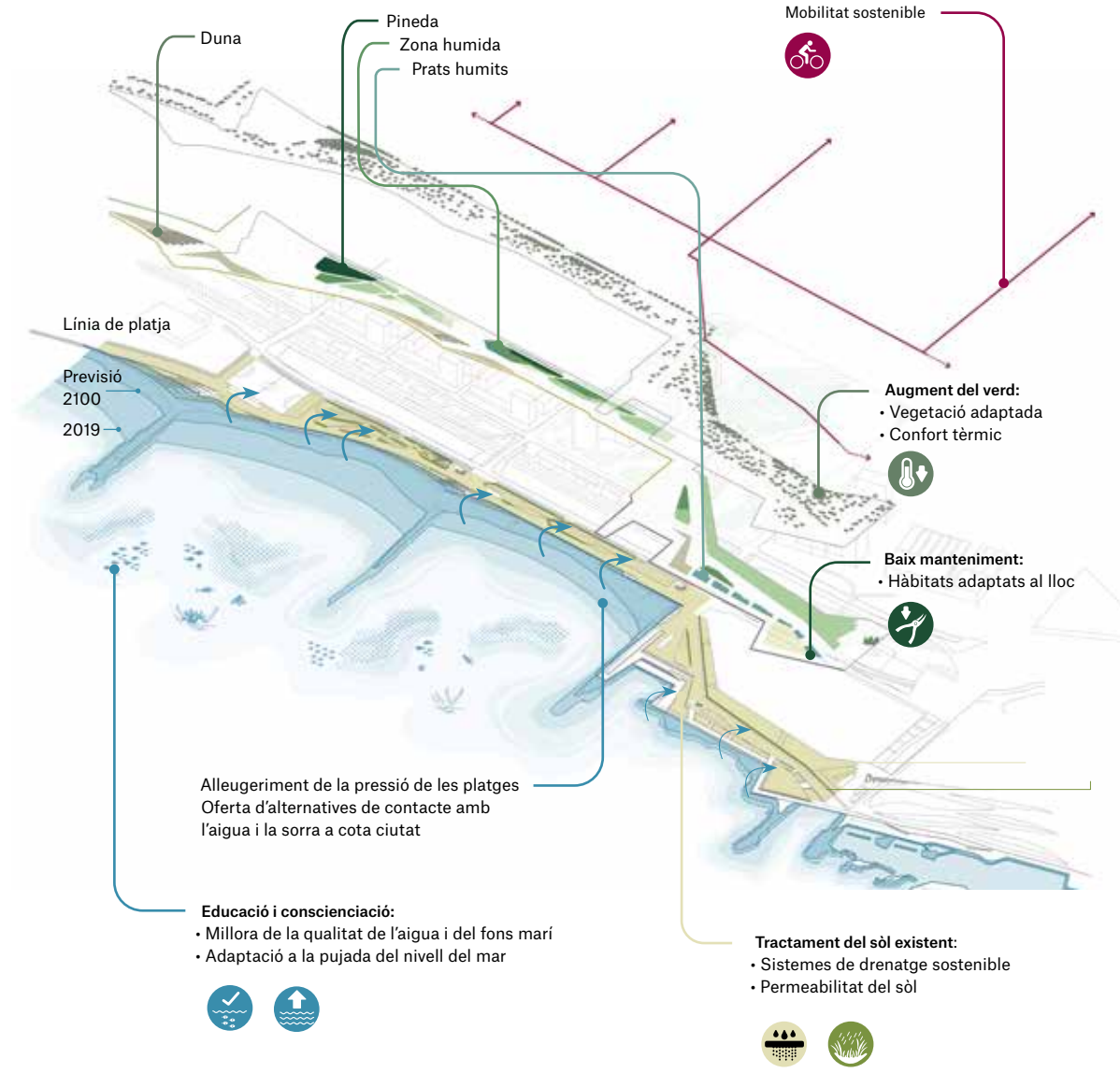
↓ Secció transversal de la baixada de Selva de Mar.
Font: Barcelona Regional



↑ Vista cap al Fòrum.
Vista cap al Fòrum.
Vista cap al CEM La Mar Bella.
Font: Barcelona Regional



↑ **La nova façana del front litoral.**
Transició entre el passeig i la platja.
Proposta de la nova Porta de Selva de Mar.
 Font: Barcelona Regional



↑ **Críteris ambientals i de resiliència.**
 Font: Barcelona Regional



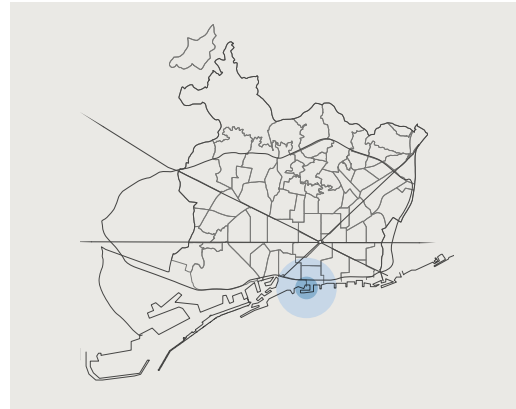
PLANTA PROPOSTA DEL PASSEIG MARÍTIM DE LA MAR BELLA.
Font: Barcelona Regional

PORT OLÍMPIC

El Port Olímpic va ser construït el 1990 per acollir les competicions de vela esportiva dels Jocs Olímpics de Barcelona 92. Des de llavors, ha anat allotjant diferents usos per als quals no havia estat dissenyat. Al llarg dels seus trenta anys d'història, s'ha anat consolidant com un espai dedicat a la restauració i l'oci nocturn que les males condicions d'accessibilitat i connectivitat han acabat desvirtuant, als ulls de la ciutadania, de la seva funció principal: la portuària esportiva.

D'aquesta manera, la finalització de la concessió del Port Olímpic el 2020 i la delegació de competències de la gestió a l'Ajuntament de Barcelona per part de la Generalitat de Catalunya van representar grans oportunitats per repensar el model de desenvolupament i de gestió del Port Olímpic. A més dels problemes de seguretat i convivència veïnal a causa dels usos, de la falta d'integració a la ciutat i del desordre administratiu que fins ara el regia, hi havia també la necessitat de manteniment i millora d'unes infraestructures singulars.

Per tot això, el 2017 es va iniciar un procés participatiu, amb representació tant del veïnat i dels agents implicats com de les diferents àrees i departaments municipals, per debatre sobre el nou model del Port Olímpic. Com a resultat, el 2018 es va redactar el Pla director estratègic del nou Port Olímpic i, posteriorment, el 2020, el master plan. Aquest últim és un document de planificació a llarg termini que proporciona el marc conceptual per orientar la reforma, el creixement, l'ús i el desenvolupament del Port Olímpic, amb la intenció de recuperar-lo com a espai de la ciutat vinculat al mar i per als seus ciutadans i ciutadanes.

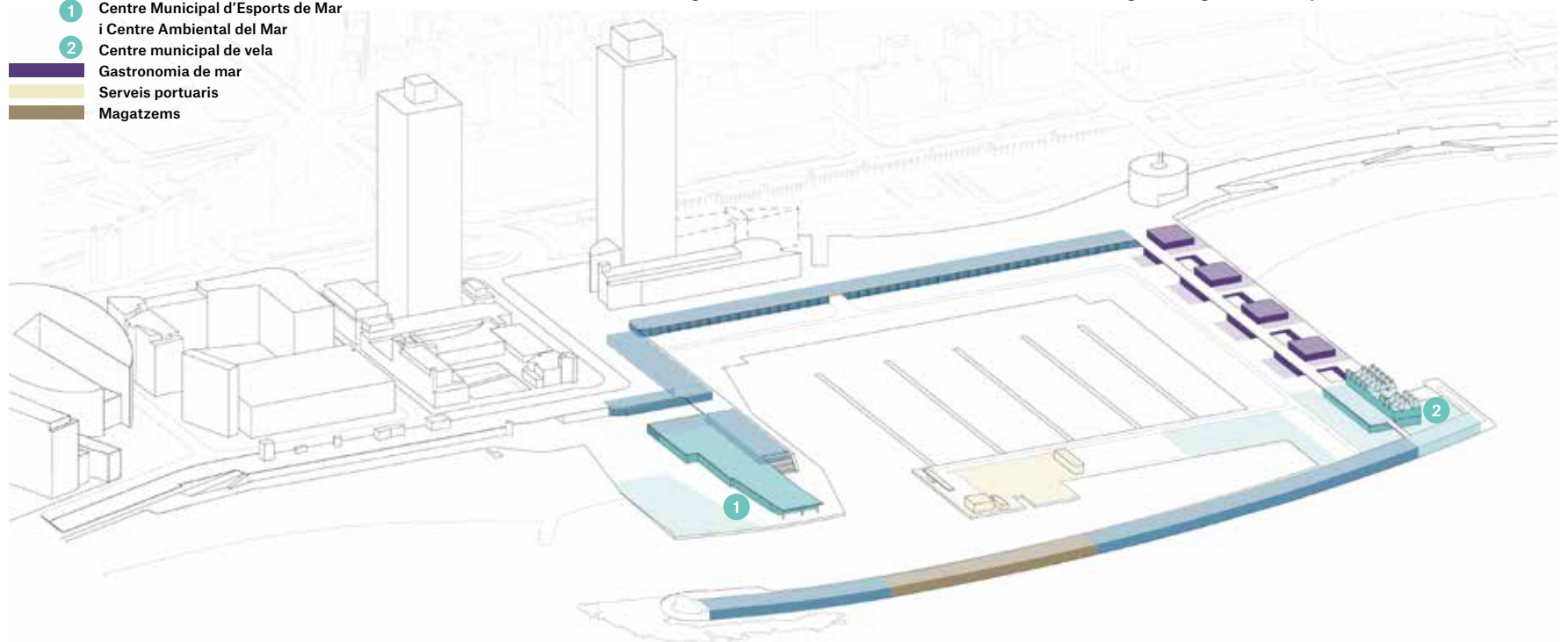


Autoria: Màster Pla i avantprojectes: Barcelona Regional

Entitats operadores: B:SM; Ajuntament de Barcelona; BIMSA

Estat del projecte: en curs

- Economia blava
- Esports
- 1 Centre Municipal d'Esports de Mar i Centre Ambiental del Mar
- 2 Centre municipal de vela
- Gastronomia de mar
- Serveis portuaris
- Magatzems



4 LÍNIES D'ACTUACIÓ

MILLORA DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUÀRIA

L'objectiu és incrementar la seguretat del Port Olímpic i garantir-ne la funcionalitat com a infraestructura marítima, així com augmentar-ne la sostenibilitat ambiental. Es destaquen, entre d'altres, les següents millores ambientals: la reducció de les externalitats ambientals, la diversificació de fonts de subministrament de recursos i la millora de la gestió dels residus del port.

MILLORA DE LA CONNECTIVITAT CIUTAT-PORT
Es busca integrar el Port Olímpic en la ciutat mitjançant l'obertura física i la millora de la connectivitat, la continuïtat i l'accessibilitat. Se'n reordenen els espais i els locals per tal d'augmentar-ne la permeabilitat i generar espais de trobada social que connectin la ciutadania amb el port. Es potencien dos eixos ciutat-mar: Marina i Vila Olímpica - moll de Gregal.

ORDENACIÓ D'USOS, ESPAI PÚBLIC I EDIFICACIONS

El nou model d'usos i activitats té com a objectiu fer del Port Olímpic un espai obert a la ciutadania amb la nàutica i l'esport com a activitats centrals, així com l'economia blava i la gastronomia vinculada al mar. La idea és acollir activitats que permetin incrementar el rendiment social de la infraestructura i convertir el Port Olímpic en un port viu, obert els 365 dies de l'any, amb activitats accessibles per a tothom i connectat amb la ciutadania.

MODEL DE GESTIÓ

La gestió directa municipal del Port Olímpic facilita la seva recuperació com a espai portuari de la ciutat. Formula polítiques de preus accessibles i aposta per la millora, la conservació i el manteniment del patrimoni de la ciutat. Donada la complexitat i l'elevat nombre d'operadors implicats, és clau el lideratge i la coordinació política, vehiculada mitjançant un consell rector com a màxim òrgan de govern del port.

PROPOSTES DE MILLORA

MÉS ESPAI PÚBLIC PER A USOS CIUTADANS

EIX CARRER MARINA

- Arranjament de l'àmbit davant escultura Gehry per garantir la continuïtat del passeig Marítim.
- Ordenació del viari des de l'av. del Litoral: de bidireccional a unidireccional.
- Millora del confort de l'espai públic al final de l'eix c. de Marina.
- Nou pas inferior sota Marina per connectar la platja del Somorrostro amb el Port Olímpic.
- Noves escales i ascensors entre el nivell de ciutat i el de port.

MOLL DE MESTRAL

- Nova rampa d'accés des de l'av. del Litoral.
- Millora connexions amb parc del Port Olímpic i amb el barri de la Vila Olímpica.
- Noves escales mecàniques entre cota de ciutat i cota de port.

ESPAI PÚBLIC A COTA PORT

- Moll de Mestral: recuperació espai públic.
- Moll de Gregal: ordenació terrasses existents, nous espais d'estada i millors comunicacions verticals. Ordenació de la varada del Centre municipal de vela.
- Moll de Marina: Ampliació espais de pas.
- Dic de Recer: creació d'espais d'estada i dues noves escales de connexió entre cota de ciutat i cota de port.

MÉS ECONOMIA BLAVA I MÉS ESPORTS

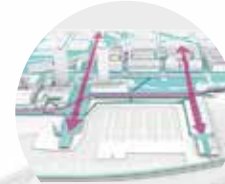
- Reprogramació usos al moll de Mestral: d'oci nocturn a economia blava.
- Promoció d'usos d'economia blava al moll de Marina i al dic de Recer.
- Ampliació Centre municipal de vela.
- Nou Centre Municipal d'Esports de Mar i Centre Ambiental del Mar sota el moll de la Marina.
- Millora serveis per a navegants al moll de Xaloc.

MÉS PERMEABILITAT

- Dos eixos verticals de connexió ciutat-litoral: eix Marina i eix moll de Gregal.
- Un eix continu al llarg del Litoral.

MÉS CONNECTIVITAT

- Nou pas inferior en la cantonada entre el moll de Mestral i moll de Gregal que comunica la platja de la Nova Icària amb el Port Olímpic.



MÉS SEGURETAT I EFICIÈNCIA

- Millora i actualització de les infraestructures portuàries.
- Reparacions estructurals de les edificacions.
- Reducció de les externalitats ambientals.
- Diversificació de les fonts de subministrament de recursos.
- Millora de la gestió de residus.

Font: Barcelona Regional

AVANTPROJECTES:

NOU ACCÉS AL PORT OLÍMPIC

Es proposa un nou accés rodat i per a vianants que connectarà en perpendicular l'avinguda del Litoral amb la cota inferior del moll de Mestral i millorarà la continuïtat amb el barri de la Vila Olímpica i el parc del Port Olímpic. Aquest nou accés substituirà la rampa existent, que genera múltiples problemes

de mobilitat. La intervenció contribuirà a millorar la mobilitat general de l'àmbit, la pacificació de l'entorn portuari i l'accessibilitat a tota mena de serveis i emergències del port. També permetrà l'accés a l'aparcament soterrat i unes connexions per a vianants més segures i confortables.



LOCALS DEL MOLL DE MESTRAL

El projecte preveu les obres d'adequació i rehabilitació dels locals comercials existents, fins ara dedicats principalment a l'oci nocturn, per a usos relacionats amb l'economia blava. La idea és convertir el Port Olímpic en un nou pol d'activitat econòmica vinculada al mar. Es reformarà també l'espai públic del

moll i s'eliminaran les terrasses dels locals i l'aparcament en superfície. Aquest fet permetrà recuperar un gran espai públic multifuncional destinat al passeig i l'esport, que pot acollir diferents actes i esdeveniments socials, culturals i esportius.

REHABILITACIÓ INTEGRAL DEL CENTRE MUNICIPAL DE VELA

Amb l'objectiu de consolidar el Port Olímpic com un espai de referència de les activitats nàutiques, s'aposta per fomentar una presència més gran i donar un major impuls a aquest equipament que fa vint-i-cinc anys que promou la vela. Per tal d'acollir l'augment de la

demanda de formació i de pràctica d'aquest esport, especialment entre els més joves, es planteja una rehabilitació integral del centre, que incorporarà a cota de ciutat del moll de Gregal un nou accés més visible i accessible.



DIC DE RECER

Es proposen actuacions per solucionar el problema d'ultrapassament que el port pateix des de la seva construcció davant de forts temporals. Es rehabilitaran també els locals comercials i els trasters, anomenats pallols, per adequar-los a les noves normatives i millorar-ne l'estat, molt afectat per l'ambient

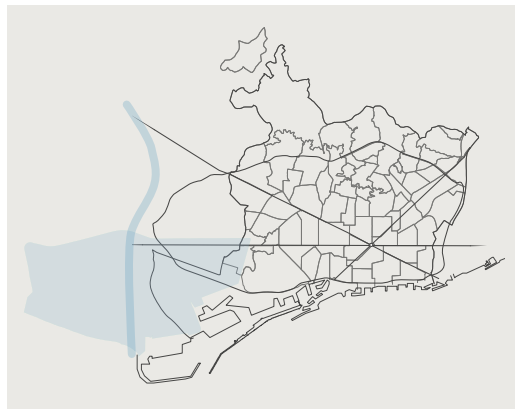
marí i per un manteniment pràcticament in-existent. Aquests locals es dedicaran a usos d'economia blava. Finalment, es planteja la urbanització de tot l'espai públic del dic, tant a cota de port com de ciutat, que inclou dues noves escales i zones d'estada amb vegetació al llarg del dic i a les grades del final del moll.

ESTRATÈGIA DELTA

La plataforma econòmica del delta del Llobregat comprèn el territori compartit pels municipis de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat, a l'est de l'eix Gran Via - C-31, entre el Port de Barcelona i l'aeroport del Prat. Amb una superfície aproximada de 4.000 ha, la concentració d'activitat econòmica, d'infraestructures i de grans polaritats fa d'aquest àmbit un dels més estratègics no només de l'àrea metropolitana de Barcelona, sinó de tot Catalunya. Així mateix, en termes ambientals, la plataforma econòmica del delta concentra un conjunt d'elements d'alt valor ecològic, com per exemple les zones humides a la desembocadura del Llobregat, que acullen una alta biodiversitat faunística i d'hàbitats, o l'aqüífer del delta del Llobregat, una reserva hídrica de gran importància per a l'àrea metropolitana.

L'excel·lent localització, al centre d'una gran àrea metropolitana; els valors socioeconòmics i ambientals, i el fet que el sòl sigui de titularitat majoritàriament pública doten aquest espai d'unes característiques úniques en el context europeu. Avui dia, però, hi ha molts factors que generen disfuncions territorials i ambientals en l'àmbit i alhora hipotegen el seu paper com a tractor de l'activitat econòmica sostenible i l'ocupació inclusiva.

L'Estratègia Delta del Llobregat, justament, és l'instrument de planificació estratègica que han concertat els ajuntaments de Barcelona, el Prat de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat amb els operadors públics de l'àmbit amb la finalitat d'assolir un paradigma més sostenible per a la plataforma econòmica del delta del Llobregat. Un nou model de desenvolupament on l'impuls a l'activitat econòmica per generar ocupació inclusiva vagi acompanyat de la reducció de greuges ambientals i la disminució de les externalitats generades per la mateixa activitat econòmica i la seva mobilitat associada, tot restituint una part integral i habitable de la metròpolis.



Autoria: Oficina estratègica de l'àmbit litoral i Barcelona Regional

Entitats operadores: Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de l'Hospitalet, Ajuntament del Prat de Llobregat i AMB; Port de Barcelona, Aeropuerto Barcelona-El Prat Josep Tarradellas, Consorci de la Zona Franca, Mercabarna, CILSA, Fira de Barcelona, Fira 2000, ADIF, FGC, TMB, B:SM

Estat del projecte: en curs

L'Estratègia té com a horitzó temporal l'any 2025 i es desplega a través de 30 projectes que s'ordenen en cinc eixos vinculats a la reactivació d'espais generadors d'activitat i ocupació, la sostenibilitat, l'habitabilitat, les infraestructures i les actuacions de suport, i la governança i la participació.

1 Per a més informació, consultar: Estratègia pel Delta del Llobregat (estrategiadeltadellobregat.com)

➤ **Espais Naturals. Interès connector.**

Font: Barcelona Regional

➤ **Activitat econòmica de l'àmbit del pla.**

Font: Barcelona Regional



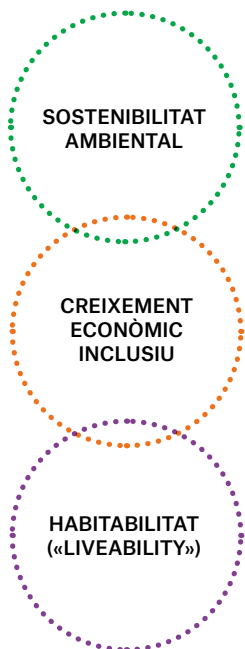
● Àrees nucli
● Zones d'interès connector
● Zones crítiques
● Espais crítics de zones humides
● Zones humides i cursos fluvials d'interès connector



● Administració i serveis públics
● Comerç a l'engròs i al detall
● Construcció i subministrament
● Indústria
● Oci i restauració
● Reparació
● Serveis
● Transport i emmagatzematge

3 OBJECTIUS

5 EIXOS



REACTIVACIÓ DELS ESPAIS GENERADORS D'ACTIVITAT I OCUPACIÓ

- Parc industrial de pimes al Polígon Industrial de la Zona Franca
- Ampliació de Mercabarna
- Nous sectors de la ZAL del Port de Barcelona
- Ciutat aeroportuària
- Promoció integrada dels polígons d'activitat econòmica
- Observatori de tendències i seguiment de projectes



SOSTENIBILITAT

- Protecció dels espais naturals del delta del Llobregat
- Lluita contra la intrusió salina i les implicacions ambientals de l'aigua regenerada
- Aprofitament secundari de l'aigua regenerada per a usos industrials
- Generació d'energia verda i mitigació d'externalitats per consum energètic
- Accessibilitat en transport públic
- Mobilitat sostenible



HABITABILITAT

- Marina del Prat Vermell
- Corredors verds
- Nous espais lliures
- Caminabilitat i vitalitat
- Equipaments



INFRAESTRUCTURES I ACTUACIONS DE SUPORT

- Infraestructures de serveis
- Gestió integral de la llera desviada del Llobregat
- Connexió de la xarxa viària estructurant al nou accés sud al Port
- Passeig del peu de Montjuïc
- Obertura del carrer E
- "Front de ronda" (banda mar de la ronda Litoral)
- Xarxa ferroviària de l'àmbit del Port
- Terminal multimodal de ferrocarril
- Gestió dels riscos industrials



GOVERNANÇA I PARTICIPACIÓ

- Punts de trobada de la ciutadania
- Taules sectorials
- Governança col·laborativa
- Consell d'operadors



Tram final del Llobregat.

Font: Barcelona Regional

L'EIX BESÒS

L'eix Besòs s'estén al llarg de la conca baixa del riu Besòs i comprèn els municipis de Badalona, Montcada i Reixac, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet, i els districtes de Nou Barris, Sant Andreu i Sant Martí de Barcelona. 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, l'eix Besòs s'articula en 98 barris i constitueix el paisatge social més complex i divers de tot Catalunya.

Històricament, el Besòs ha patit la persistència d'alts nivells de vulnerabilitat urbana en determinats barris, agreujada recentment per l'impacte de la crisi econòmica. L'any 2017, el 70% dels barris més vulnerables de la metròpolis de Barcelona es concentraven al Besòs. L'existència de processos d'exclusió i segregació social en determinats barris ha fet que el Besòs hagi estat, tradicionalment, un territori estigmatitzat.

Malgrat tenir elements geogràfics potencialment estructuradors, com són la plana litoral i la façana marítima, el mateix riu Besòs, Collserola o la serralada de Marina, la manca d'una visió integrada del territori, agreujada per una llarga història de creixements urbans desordenats, ha fet que avui, malgrat les inversions i els projectes duts a terme, el Besòs encara sigui un territori fragmentat i confús sense un projecte de desenvolupament urbà conjunt definit. No obstant això, 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 amb relació a la gran regió metropolitana de Barcelona.

→ Tram final del Besòs.
Font: Barcelona Regional

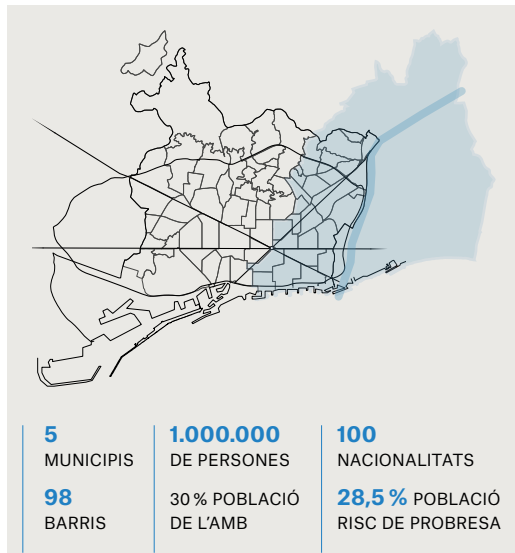


L'AGENDA BESÒS

La definició de l'Agenda Besòs no parteix de zero. El procés de col·laboració entre administracions i agents del territori per a la transformació i la millora del Besòs s'inicià ja a la dècada dels noranta amb el projecte de recuperació mediambiental del tram final del riu Besòs i la creació del parc fluvial. Des d'aleshores, gràcies a la creació del Consorci del Besòs, la col·laboració intermunicipal s'ha anat consolidant com la via més productiva per millorar la qualitat de vida i ambiental dels barris al voltant del riu Besòs, en una clara aposta per un desenvolupament urbà sostenible.

El canvi de naturalesa i d'escala dels desafiaments de la metròpolis actual reclamen una nova manera de fer urbanisme: un urbanisme que desbordi els límits administratius que la mateixa realitat urbana ha difuminat en un continu edificat; que prioritzi aquelles inversions més necessàries segons el bé de la col·lectivitat en una societat cada vegada més diversa i desigual; que aposti per una gestió conjunta dels serveis i dels equipaments col·lectius, i, en definitiva, que millori els sistemes de gestió actuals i en defineixi de nous per donar resposta a les necessitats de la ciutadania en un context de crisi i d'incertesa.

Per tal de fer front a tots aquests reptes cal posar en pràctica dinàmiques innovadores de gestió i planificació del territori; anar més enllà del pla i la planificació tradicional i definir nous instruments de governança, i passar de la planificació al procés, i del pla a l'agenda. D'aquesta manera, l'Agenda Besòs es concep com un procés, com una manera de treballar coordinadament per la gestió del territori amb vocació de continuïtat en el temps, com un espai de diàleg i, finalment, com un instrument que permeti canalitzar les planificacions existents i futures per compartir-les i consensuar-les entre els municipis i la ciutadania, però també per poder executar-les a través de la recerca de compromisos de finançament per part de les administracions locals i supramunicipals.



Autoria: Barcelona Regional, IERMB, IGOP

Entitat operadora: Consorci del Besòs

Estat del projecte: en curs

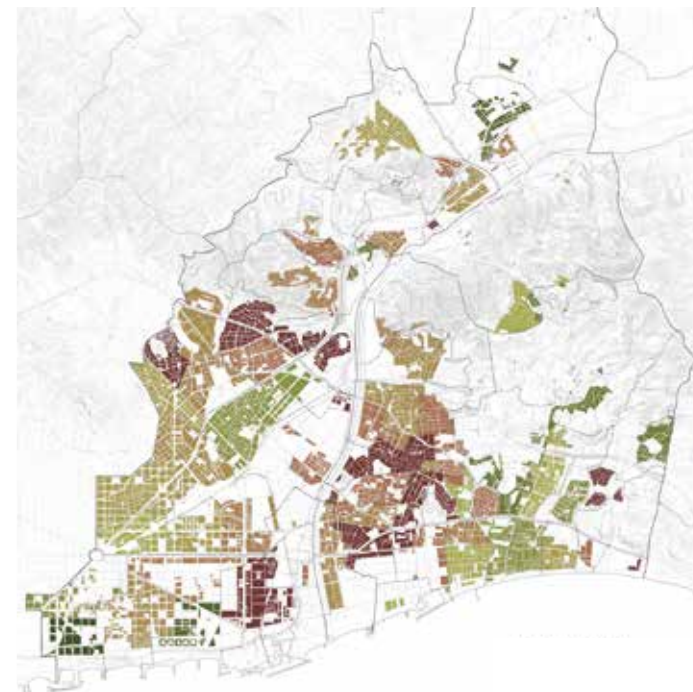
L'Agenda Besòs té com a finalitat definir una estratègia d'acció compartida i consensuada entre els cinc municipis que pertanyen a l'eix Besòs. L'agenda es concreta en tres pilars que, alhora, structuren els treballs que s'han desenvolupat fins ara:

- La visió estratègica: la definició d'uns objectius i unes línies estratègiques a partir de l'elaboració d'una diagnosi transversal del territori.
- El pla d'acció: la concreció de les línies estratègiques en un conjunt de projectes i d'actuacions que s'implementen en diferents escales d'intervenció amb una prioritització segons criteris temporals, pressupostaris i de retorn social.
- La governança: la configuració d'una governança basada en la col·laboració entre els municipis de l'eix Besòs i amb els agents del territori que enforteixi el Consorci del Besòs amb nous marcs i espais de cooperació.

→ Índex de vulnerabilitat urbana.

Font: Barcelona Regional a partir de dades del Cens de població i habitatge 2011 (INE) i dades de l'IERMB i CRM-UAB

Vulnerabilitat
10% + 10% -



→ Afectació de les infraestructures.

Font: Barcelona Regional

Afectació
+ -



VISIÓ ESTRATÈGICA

10 OBJECTIUS

- Fomentar una identitat compartida, centrada en el riu com a element cohesionador.
- Reforçar l'equitat social per reduir les condicions de vulnerabilitat.
- Promoure les polítiques actives de formació com a palanca d'inserció laboral.
- Garantir el dret a l'habitatge impulsant polítiques coordinades amb els agents del territori.
- Millorar l'accessibilitat i la connectivitat entre els barris del Besòs.
- Compensar les externalitats negatives de les grans infraestructures.
- Millorar la qualitat ambiental vertebrant les infraestructures verdes i blaves.
- Impulsar àrees de coneixement i d'activitat econòmica metropolitana fomentant l'economia circular.
- Promoure la revitalització i l'enxarxament de l'associacionisme i l'enfortiment de les pràctiques d'innovació social.
- Enfortir la governança per gestionar conjuntament les oportunitats del territori i per impulsar polítiques i projectes en un marc metropolità.

PLA D'ACCIÓ

5 ESCALES D'INTERVENCIÓ

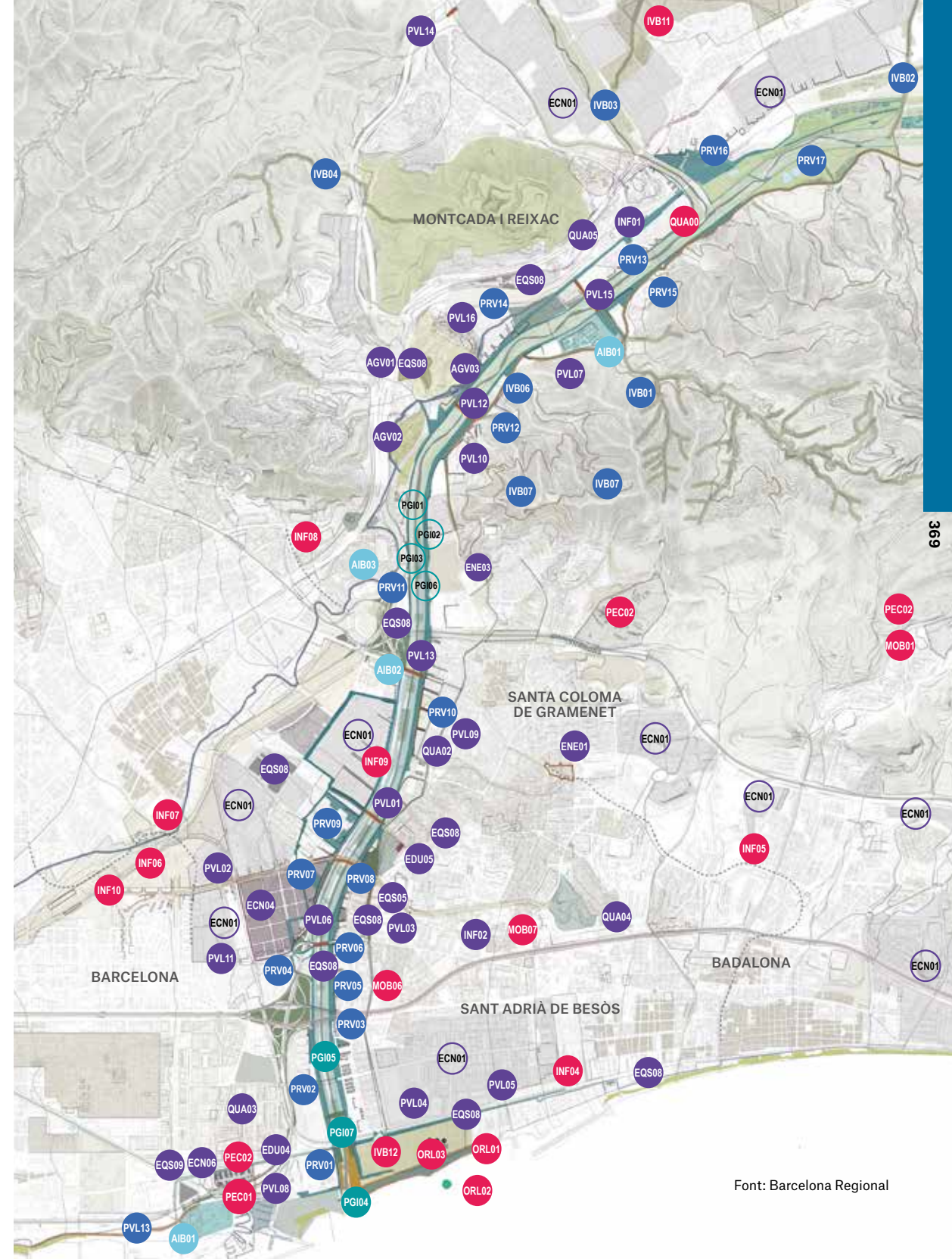
- Aigua
- Llera
- Vores
- Barris
- Metròpolis

5 EIXOS D'ACCIÓ

- Impulsar la infraestructura verda i blava del Besòs: potenciar el parc fluvial com a espai de biodiversitat i augmentar els usos socials del riu.
- Dissenyar les vores del Besòs: millorar la connectivitat entre els barris i acomodar les infraestructures a l'entorn urbà.
- Regeneració del sòl industrial: estratègia comuna per al sòl d'activitat econòmica en enclavaments urbans.
- Reduir la vulnerabilitat urbana dels barris del Besòs: actuacions coordinades en l'àmbit social.
- Impulsar nodes de coneixement i d'activitat productiva i cooperativa.

12 HITS

- **AIGUA** [8 projectes]
HIT 01: L'aigua com recurs natural dels barris
- **LLERA** [7 projectes]
HIT 02: Una nova gestió del parc fluvial
- **VORES** [28 projectes]
HIT 03: Els barris van al riu
- **BARRIS** [66 projectes]
HIT 04: Pla estratègic de l'habitatge territori Besòs
HIT 05: Rehabilitació integral per reduir la vulnerabilitat
HIT 06: Pla de vies dels barris del Besòs
HIT 07: Acomodar les infraestructures als barris
HIT 08: Edificis reprogramables
HIT 09: Fixar i potenciar el teixit productiu
HIT 10: Bessossada. les festes del riu
- **METRÒPOLIS** [21 projectes]
HIT 11: Impulsar 3 nodes de coneixement i activitat econòmica
HIT 12: Impulsar 3 parcs metropolitans al Besòs



COLLSEROLA

Les 8.295 hectàrees de superfície que formen el massís de Collserola sostenen un sistema fonamental per al funcionament ecològic de la matriu d'espais oberts de l'àrea metropolitana; més de la meitat de la seva superfície són hàbitats d'interès comunitari protegits per la Xarxa Natura 2000. Collserola va ser declarat parc natural l'any 2010, una declaració que reconeix la necessitat de protecció d'un espai d'un valor ecològic excepcional, exposat a una pressió d'ús social incomparable: el massís està envoltat per 9 dels 36 municipis de la metròpolis, gairebé 2 milions d'habitants viuen al llarg dels seus 190 km de vores urbanes i 6,3 milions de persones el visiten anualment.¹

La pèrdua de diversitat del mosaic territorial experimentada aquests darrers 50 anys, la pressió antròpica i els efectes del canvi climàtic demanen una actualització estructural del concepte de protecció dels espais oberts. En aquest context, Collserola representa un repte a l'hora de compatibilitzar la protecció i l'enfortiment dels seus valors ecològics, amb una demanda creixent d'ús, i d'uns serveis ecosistèmics cada vegada més necessaris per al benestar comú.

La preservació de Collserola va més enllà dels seus límits, i en el cas de Barcelona aquest fet encara es fa més evident. La ciutat i el parc es troben en contacte estret i, sovint, sense uns límits clars. La ronda de Dalt actua com a llinyar orientatiu de l'àmbit de transició de la ciutat amb la serralada, és a dir, de la zona de contacte més propera entre els teixits urbans i Collserola, un espai altament sensible de pressió cap al parc, però alhora un espai d'oportunitat per modular la transició entre tots dos.

ELS BARRIS DE MUNTANYA

La franja compresa entre la ronda de Dalt i el parc és un àmbit de 2.534,5 hectàrees aproximadament i dotze kilòmetres en sentit longitudinal, repartit administrativament entre cinc districtes i tretze barris de la ciutat, anomenats els barris de muntanya.

Aquests barris comparteixen certes característiques, moltes d'elles intrínseques a la seva ubicació geogràfica: es troben en un entorn privilegiat amb vistes panoràmiques i en contacte directe amb el paisatge de la muntanya, però també tenen problemes d'accessibilitat, sobretot pel que fa als vianants, causats pels relleus amb forts pendents, i de permeabilitat, ocasionats per la presència de la ronda de Dalt i dels grans recintes d'equipaments tancats que funcionen com a barreres per a la connectivitat dels vianants.

Malgrat aquestes característiques comunes, els barris de muntanya no formen un àmbit homogeni, sinó més aviat un mosaic de realitats diverses i, a vegades, contrastades, tal com indiquen algunes dades socioeconòmiques bàsiques. Segons dades del padró municipal del 2021, a l'àmbit viuen 68.124 persones, la qual cosa representa un 4 % del total de la població que viu a Barcelona. No obstant això, aquesta població no està distribuïda d'una forma homogènia: el 86 % està concentrada al vessant nord/nord-est.

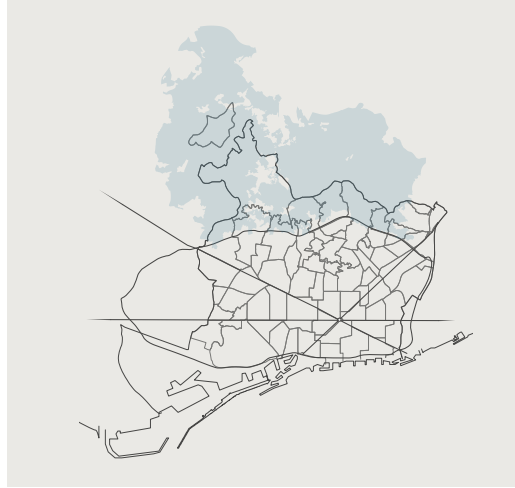
La distinció entre els dos vessants es fa encara més nítida en termes de renda disponible de les llars per càpita (RDLpc): segons les dades de l'any 2019, els barris amb les rendes més elevades de la ciutat pertanyen als districtes de Sarrià-Sant Gervasi i de les Corts, mentre que els barris amb menor renda es troben al districte de Nou Barris, on Ciutat Meridiana és el barri amb la renda més baixa de tot Barcelona, el que representa només un 48 % de la mitjana de la ciutat.



PEPNat i MPGMCo

La declaració de Collserola com a parc natural l'any 2010 va comportar la necessitat d'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 (AMB), en coordinació amb la resta d'administracions implicades (ConSORCI de Collserola, Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona i els nou ajuntaments del parc), va ser l'encarregada de redactar el Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge del parc natural de la serra de Collserola (PEPNat), aprovat definitivament el 2021, i la modificació puntual del Pla general metropolità d'acompanyament (MPGMCo) del 2020.

Els objectius d'aquests plans són: protegir, conservar i millorar el patrimoni natural i els valors geològics, biològics, ecològics, ecosistèmics, paisatgístics, etnològics, agrícoles,



↓ Ramat d'ovelles i cabres que pasturen.
Font: Àlex Losada. Ajuntament de Barcelona



socials i culturals de la serra de Collserola. Per tal d'assegurar aspectes clau com la correcta integració de l'àmbit i la connectivitat amb els espais naturals de la regió metropolitana, el PEPNat incorpora un àmbit funcional amb les zones de frontera (a l'exterior i a l'interior de la serra de Collserola) que, o bé per la seva qualificació urbanística o bé per la seva funcionalitat, són susceptibles d'organitzar-se establint sinergies amb el territori estricte del parc natural.

LA TAULA DE COORDINACIÓ DE COLLSEROLA

En la línia d'aquesta normativa supramunicipal, Barcelona ha impulsat en el darrer mandat una reflexió pròpia sobre el model de parc que vol la ciutat. Ha començat a mirar cap a la part barcelonina de la serralada de forma unificada i global, i en conseqüència ha creat la Taula de Coordinació de Collserola.

Aquesta taula, constituïda el 2021, és un òrgan de cogovernança del territori on participen diferents gerències municipals, els districtes de muntanya, el Consorci del Parc Natural de la Serra de Collserola i altres agents imprescindibles per a la gestió del territori, com és el cas del cos de bombers.

L'objectiu de la taula és el consens i la sinergia en la definició de les línies estratègiques d'actuació i les accions a desenvolupar. Entre elles, destaca la promoció de la gestió forestal diferenciada i de la neteja del sotabosc ecològica i sostenible. Més concretament, el foment de la pastura com a mesura de prevenció d'incendis i de conservació de la biodiversitat de la zona. Durant la primavera de 2022, l'Ajuntament va posar en marxa una prova pilot de pastura al districte d'Horta-Guinardó. Des d'aleshores, s'hi deixa pasturar, durant la primavera, un ramat de dues-centes deu ovelles i vuitanta cabres que mengen del sotabosc de Collserola.

Una altra de les accions destacades de la taula és l'estudi per a la creació del camí de mitja cota. Aquest nou camí de llarg recorregut, paral·lel a la carretera de les Aigües però més proper a la ciutat, ajudarà a evitar altes concentracions de veïnes i veïns de Barcelona al parc i alhora els oferirà una nova ruta paisatgística.

ACTUACIONS DE MILLORA A LA RONDA DE DALT

Barcelona impulsa la cobertura de la ronda de Dalt entre els districtes de Gràcia, Horta-Guinardó i Nou Barris amb la intenció de donar resposta a les diferents necessitats relacionades amb la permeabilitat entre els barris. La cobertura es desenvolupa per fases, seguint els diferents avantprojectes. La primera actuació es va iniciar el 2017 amb les obres d'execució del primer tram de cobertura de la ronda, entre el mercat de la Vall d'Hebron i l'Institut Vall d'Hebron, als barris de Sant Genís dels Agudells i la Teixonera.

MERCAT DE LA VALL D'HEBRON-TEIXONERA

Durant els anys 2017 i 2018 es van dur a terme les obres de remodelació del mercat de la Vall d'Hebron, amb una renovació i ampliació dels espais, i la instal·lació d'una nova estructura de coberta habilitada com a hort urbà comunitari.

La remodelació de l'espai és un projecte llargament reivindicat pels veïns, i suposa guanyar permeabilitat i millorar la mobilitat de proximitat dels veïns i veïnes de la Teixonera. El projecte, obra de l'estudi BAAS Arquitectura, també inclou la urbanització dels entorns i la creació d'una nova pell que envolta l'edifici i li dona una nova imatge.

El projecte municipal d'hort comunitari, d'uns 1.750 m², neix amb l'objectiu de ser un espai participatiu, social i inclusiu d'agricultura ecològica, obert a tota la ciutadania.

MILLORA DELS ENTORNS DE CAN SOLER

La millora dels entorns de Can Soler és un dels projectes motor del Pla de barris de Sant Genís dels Agudells i la Teixonera. Es tracta d'una actuació a les portes del parc de Collserola que implica la naturalització, integració i millora de la biodiversitat en un punt estratègic d'entrada al parc. La masia, inaugurada com a centre de natura l'any 2018, acull diverses activitats mediambientals i culturals dirigides a les escoles i el veïnat. El projecte de millora dels entorns, finalitzat el 2021, ha comportat la construcció de tres plataformes, amb jocs infantils i una pista multiús, connectades amb un sistema de rampes, paviments tous i enjardinats i talussos verds. Així mateix, pel que fa al control hidrogràfic, s'ha construït un dipòsit per filtrar les aigües d'escolament.

HOSPITAL VALL D'HEBRÓN

L'any 2017 es va publicar el concurs de reordenació del Vall d'Hebron Barcelona Hospital Campus i de la construcció del nou edifici de l'Institut de Recerca VHIR. La proposta guanyadora, de l'equip d'arquitectes format per BAAS Arquitectura i Espinet/Ubach, planteja el campus hospitalari com un gran parc connectat amb els barris veïns, la ciutat i el parc de Collserola, i millora l'accessibilitat al campus i la seva permeabilitat. Per a això planteja la creació d'un eix vertical d'escales mecàniques que resol la mobilitat interna, la construcció de passejos plans a diferents nivells que travessen horitzontalment el recinte i el connecten amb els barris veïns i l'eliminació del trànsit intern de vehicles. Pel que fa al nou edifici, amb una superfície de 16.757 m² i estructurat mitjançant un sistema de patis i places, aconseguirà agrupar en un sol edifici els més de 1.000 investigadors del VHIR que actualment treballen disgregats en diferents edificis del campus.

El conjunt d'actuacions per configurar el que serà el nou campus sanitari està previst que finalitzi l'any 2028. Per tal de fer-ho

possible, s'han tramitat dos plans urbanístics.

L'any 2019 es va aprovar la modificació puntual del Pla especial d'ordenació de la ciutat sanitària de la Vall d'Hebron de Barcelona per a la implantació del nou edifici de l'Institut de Recerca VHIR i de l'heliport del complex a la coberta de l'edifici de traumatologia. Un any després, s'aprovava el Pla especial urbanístic i de millora urbana per a la regulació de l'equipament sanitari de La Llosa de la Vall d'Hebron, situat al pg. de la Vall d'Hebron, 138-160, que permet l'ampliació de l'hospital a l'altra banda de la ronda de Dalt, al costat mar.

CAIXARESEARCH INSTITUTE

Gràcies a l'acord entre l'Ajuntament de Barcelona i la Fundació "la Caixa", la ciutat disposarà d'un nou centre de recerca biomèdica dedicat a les ciències de la vida. L'any 2022 s'ha aprovat definitivament la modificació puntual del Pla general metropolità que farà possible la implantació del CaixaResearch Institute al carrer d'Isaac Newton.

L'equipament, que durà a terme recerca i innovació punteres a escala internacional, tindrà una extensió total aproximada de 19.000 m² de superfície útil, en la qual treballaran més de 300 investigadors. El projecte arquitectònic anirà a càrrec de TAC Arquitectes.

Aquest projecte, a més, permetrà la urbanització d'una nova plaça pública sobre la ronda de Dalt que connectarà el CaixaResearch Institute amb el CosmoCaixa i afavorirà els usos públics oberts a la ciutadania. A la part posterior del centre, s'hi habilitarà una zona verda pública de més de 1.000 m² a tocar del parc natural de Collserola. Amb aquesta actuació es millorarà la relació entre la ciutat i el parc.

¹ La situació excepcional que ha representat la pandèmia de la Covid-19 ha produït un ús molt intens dels espais naturals, sobretot dels més propers a les àrees urbanes. En aquest sentit, l'any 2020 la freqüentació al parc natural de Collserola va augmentar un 26% respecte a l'any anterior, i la xifra anual de visites es va incrementar fins a 6.300.000.



↑ Masia de Can Soler.
Font: Laura Guerrero. Ajuntament de Barcelona

↓ Pèrgola de la ronda de Dalt.
Font: Edu Bayer. Ajuntament de Barcelona

REGENERAR BARCELONA

Barcelona 2015-2023

Barcelona 2015-2023

EDITA

Ajuntament de Barcelona

Àrea d’Ecologia, Urbanisme

i Mobilitat

Gerència d’Ecologia Urbana

Gerència d’Urbanisme

Gerència de l’Arquitecte/a en Cap

Av. Diagonal, 240

08018 Barcelona

barcelona.cat/ecologiaurbana

Barcelona 2015-2023

Barcelona Regional

Carrer, 60, 25-27

Edifici Z. 2a planta

Sector A Zona Franca

08040 Barcelona

www.bcnregional.com

Barcelona 2015-2023

COORDINACIÓ GENERAL

Direcció de Serveis Editorials

de l’Ajuntament de Barcelona

Passeig de la Zona Franca, 66

08038 Barcelona

Tel. 93 402 31 31

barcelona.cat/barcelonallibres

Barcelona 2015-2023

La publicació es pot descarregar

gratuïtament a [barcelona.cat/](http://barcelona.cat/barcelonallibres)

barcelonallibres

DIRECCIÓ

Ajuntament de Barcelona

Laia Grau (Gerent d’Urbanisme)

Xavier Matilla (Arquitecte en Cap)

Barcelona Regional

Josep Bohigas (Director General)

Barcelona 2015-2023

COORDINACIÓ

I REVISIÓ TÈCNICA

Ajuntament de Barcelona

Jaume Barnada

Oihana Cuesta

Elia Hernando

Anna Sans

Barcelona Regional

Maribel Cadenas

Miquel Pybus

Ioanna Spanou

Barcelona 2015-2023

EDICIÓ DE TEXTOS

I D’IL·LUSTRACIONS, I SUPORT

A LA MAQUETACIÓ

Barcelona Regional

Maribel Cadenas, Valentina Piliogo,

Julieta Duran, Claudia Villazon

Barcelona 2015-2023

TEXTOS

Articles

Janet Sanz

Laia Grau

Xavier Matilla

Ajuntament de Barcelona

i Barcelona Regional

Tècnics i tècniques del Departament d’Infraestructures i Equipaments

(Gerència de Drets Socials, Justícia Global, Feminismes i LGTBI);

de la Direcció de Serveis d’Actuació

Urbanística, Direcció de Serveis

d’Arquitectura Urbana i Patrimoni,

Direcció de Serveis d’Estratègia

Urbana, Direcció de Serveis de

Planejament, Direcció de Serveis

de Transformació i Innovació Urbana

(Gerència d’Àrea d’Ecologia Urbana);

de Barcelona d’Infraestructures

Municipals, SA (BIMSA); del

Consorci d’Educació de Barcelona;

de l’Institut Municipal de l’Habitatge

i Rehabilitació de Barcelona

(IMHAB); de l’Institut Municipal del

Paisatge Urbà i la Qualitat de Vida

(IMPUQV); de l’Institut Municipal

d’Urbanisme (IMU); de l’Oficina

estratègica de l’àmbit litoral; i de

l’Àrea d’Anàlisi i Estratègia Urbana

de Barcelona Regional.

Estudis externs

Cierto Estudio, Forgas Arquitectes

i Espai Lur, Lacol cooperativa

d’arquitectes, Roldán + Berengué

Arquitectes i UTE Agence Ter

i Ana Coello de Llobet.

Barcelona 2015-2023

CORRECCIÓ

Manners Traduccions SL

Barcelona 2015-2023

DISSENY GRÀFIC

Almonacid Estudi

Barcelona 2015-2023

ASSESSORIA EN L’EDICIÓ

Susanna G. Larios

Barcelona 2015-2023

ADMINISTRACIÓ

Maria Vila d’Abadal

Barcelona 2015-2023

i tot l’equip tècnic i administratiu

de Barcelona Regional

Barcelona 2015-2023

Tots els drets reservats

© de l’edició: Ajuntament de Barcelona i Barcelona Regional

© dels textos: dels autors i les autores esmentades

© de les imatges: Ajuntament de Barcelona, Barcelona Regional, BSAV, Maite Caramés, David Cardelús, Aitor Estevez, Andrés Flajszer, Adrià Goula, Marcela Grassi, José Hevia, Martí Llorens, Miriam Martínez, Filippo Poli, TAVISA, Marta Torrent Santarita, Jon Tugores, URBANing, Pol Viladoms, Milena Villalba.



Reconeixement – No comercial – Sense obra derivada (BY-NC-ND): No es permet un ús comercial de l’obra original ni de la generació d’obres derivades (copyright). (CC BY-NC-ND 4.0) de tots els textos (CC BY-NC-ND 4.0) de les imatges: Edu Bayer, Equip Audiovisuals, Paola de Grenet, Mariona Gil, Òscar Giralt, Goroka, Laura Guerrero, Àlex Losada, Marc Lozano, Mònica Moreno, Curro Palacios, Sebastià Rambla, Vicente Zambrano González.

Barcelona 2015-2023

ISBN: 978-84-9156-474-4 (versió digital)

Barcelona, febrer del 2023

Imatges d’obertura i tancament

pàg. 2 | **Urbanització del barri de Bon Pastor**

Font: Andrés Flajszer

pàg. 3 | **Urbanització del barri de Bon Pastor**

Font: Jon Tugores

pàg. 4 | **Superilla Sant Antoni**

Font: Jon Tugores

pàg. 5 | **Superilla Sant Antoni**

Font: Andrés Flajszer

pàg.6 | **La Clariana del parc de la plaça**

de les Glòries

Font: Jon Tugores

pàg. 7 | **La Clariana del parc de la plaça**

de les Glòries

Font: Milena Villalba

pàg. 8 | **Avinguda Meridiana – parc de la plaça**

de les Glòries

Font: Jon Tugores

pàg. 382 | **Avinguda Meridiana**

Font: Ajuntament de Barcelona

pàg. 383 | **Avinguda Meridiana**

Font: Jon Tugores

pàg. 384 | **Plaça de Sóller**

Font: Jon Tugores

pàg. 385 | **Vista des de l’interior de**

l’equipament públic de la plaça de Sóller

Font: Pol Viladoms

pàg. 386 | **Parc d’Antoni Santiburcio**

Font: Andrés Flajszer

pàg. 387 | **Parc d’Antoni Santiburcio**

Font: Jon Tugores

pàg. 388 | **Urbanització tàctica al carrer**

del Parlament. Superilla Sant Antoni

Font: Jon Tugores

Contraportada | **Increment del verd.**

Vista aèria de la Clariana del parc

de les Glòries

Font: Jon Tugores

Personatges blanc i negre: iStock, varis autors

MAPA D'ACTUACIONS



- Espai públic, verd i quotidià
- Superilla Barcelona
- VilaVeïna
- Àrees de joc totalment accessibles
- Protegim les escoles
- Transformació dels grans eixos
- Mobilitat sostenible
- + Xarxa ciclable
- Tramvia per la Diagonal
- Grans nodes de ciutat
- Habitatge assequible i convivència d'usos
- Pla d'usos
- Barris cohesionats
- Pla de barris
- Programa de regeneració urbana
- MPGM de Gràcia
- Recintes oberts
- Reactivació dels teixits productius
- Agenda metropolitana



En aquest mapa s'ubiquen les principals actuacions, sobretot urbanístiques, però també socials, ambientals i econòmiques, realitzades els darrers anys a Barcelona i que exemplifiquen el procés de regeneració sistèmica en el qual està immers la ciutat. Els diferents plans i projectes es presenten agrupats en blocs temàtics.

Així, s'hi localitzen les actuacions més representatives destinades a recuperar i a crear espais públics verds i quotidians; és a dir, nous espais de trobada que permeten impulsar la vida de barri, reactivar l'economia de proximitat, renaturalitzar la ciutat i fomentar una mobilitat activa i sostenible.

S'hi assenyalen els grans nodes de ciutat, espais que fa molts anys que estan en transformació i que, ara, s'han adaptat al context i els reptes actuals, avantposant l'agenda social i ambiental i impulsant processos de participació ciutadana per decidir col·lectivament el futur de la ciutat.

En el mapa se situen també els darrers plans d'usos aprovats en diferents barris de la ciutat, adreçats a garantir drets col·lectius fonamentals de la ciutadania, com ara el dret a l'habitatge, i protegir aquelles activitats vinculades a la vida quotidiana del veïnat. Pel que fa a les actuacions encaminades a reequilibrar el territori i cohesionar els barris, destaquen el Programa de regeneració urbana, el Pla de barris i la Modificació del Pla general metropolità a Gràcia.

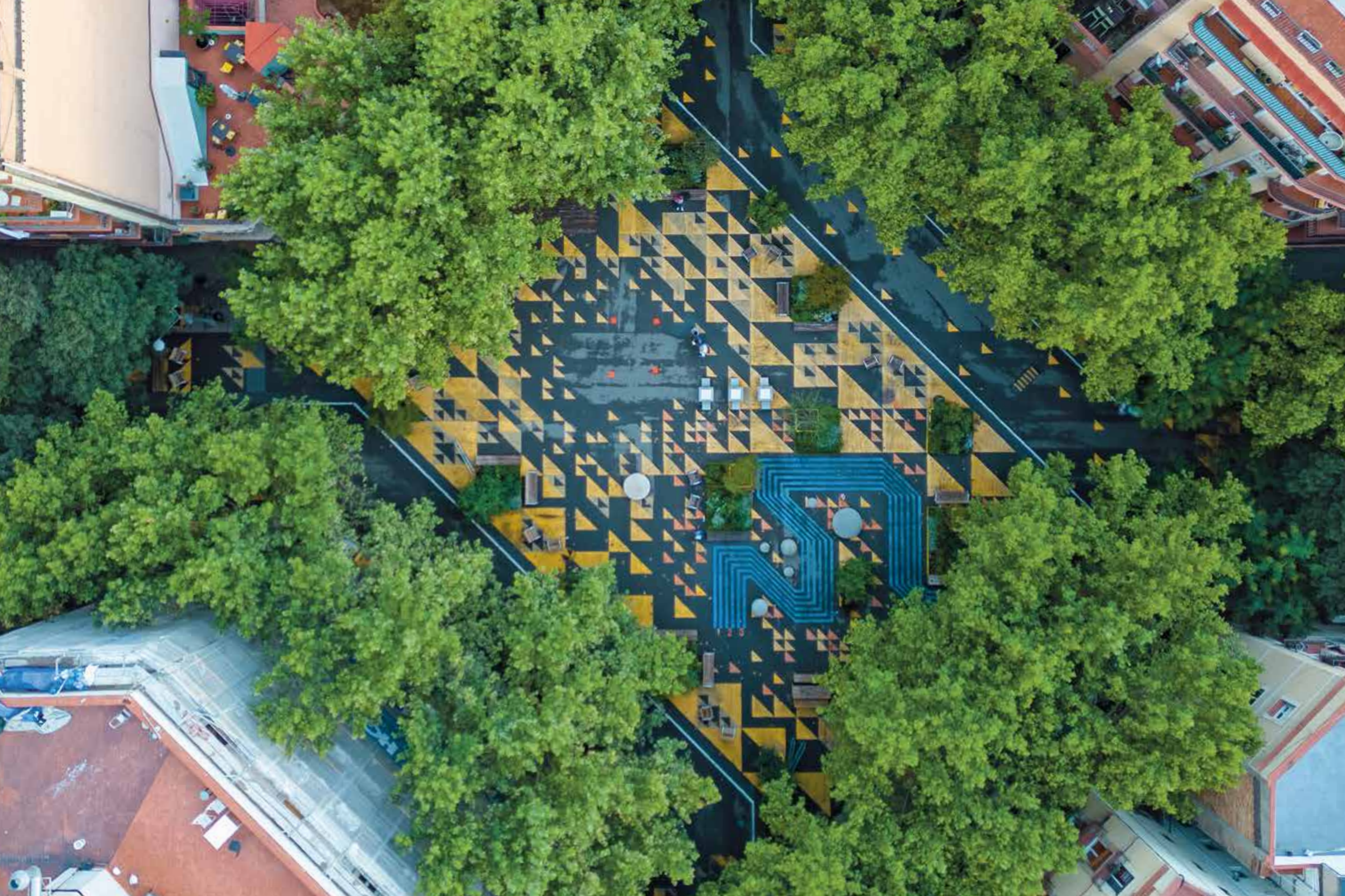
Així mateix, s'assenyalen els recintes que s'estan rehabilitant i reintegrant a la ciutat mitjançant la definició de programes amb usos diversos, que aporten habitatge, equipaments i activitats econòmiques en continuïtat amb l'estructura urbana existent.

Finalment, s'hi ubiquen els diferents teixits productius de la ciutat sota processos de regeneració urbana per a la seva reactivació social i econòmica, i els projectes de l'agenda metropolitana emplaçats al delta del Llobregat, al litoral, a l'eix Besòs i a Collserola.









L'Ajuntament de Barcelona està impulsant un conjunt de plans i projectes que donen resposta als reptes urbans contemporanis derivats de les crisis emergents —climàtica, habitacional i social, i econòmica—. Es tracta d'una estratègia de regeneració urbana adreçada a millorar la ciutat existent, mitjançant múltiples actuacions distribuïdes de manera sistèmica per tot Barcelona. És un procés que actualitza la manera de pensar i fer la ciutat; incorpora dimensions com l'ambiental, la social i l'econòmica, i ho fa de manera compartida, amb la participació dels veïns i veïnes de la ciutat.

Regenerem Barcelona per avançar cap a una ciutat que impulsa la transició ecològica i té cura de la salut dels seus habitants; per recuperar la ciutat per als seus veïns i veïnes, garantint l'accés a l'habitatge i als espais i serveis necessaris per desenvolupar la vida quotidiana; per preservar-ne la història i la memòria, reconeixent les identitats dels barris i revertint les desigualtats socioeconòmiques territorials. Una ciutat que fomenta una reactivació econòmica en clau de proximitat i de sostenibilitat. En definitiva, una Barcelona per viure-hi, més saludable, més justa i inclusiva.

Aquest volum presenta l'estratègia de regeneració urbana desplegada a la ciutat de Barcelona durant els darrers anys i recull les principals actuacions que s'hi han dut a terme.