

BARCELONA

Núm. 28

informació

abril - 1999



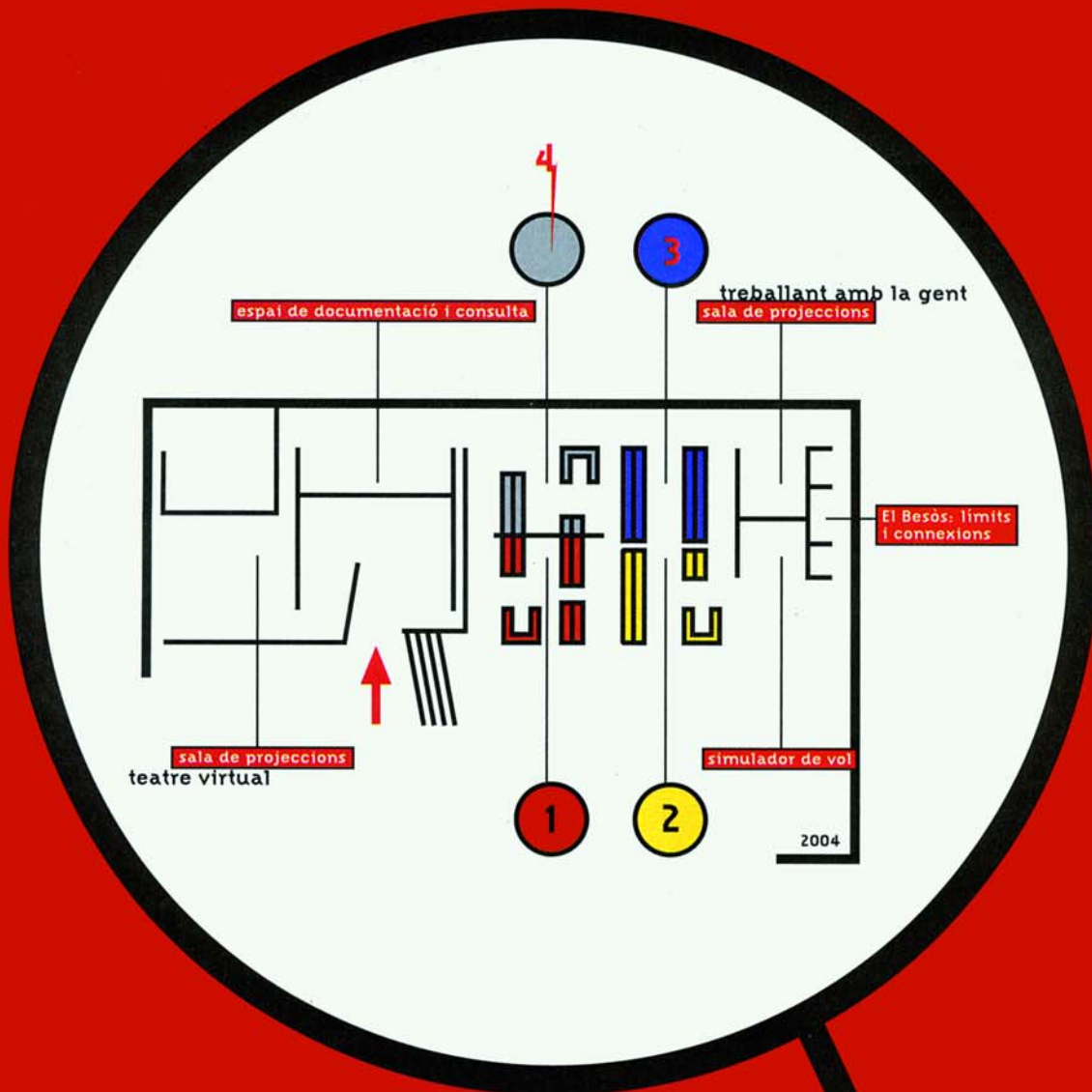
Especial exposició
2004
ELS FUTURS
DE LA CIUTAT

Vine a veure
l'exposició al
**Port
Olímpic**

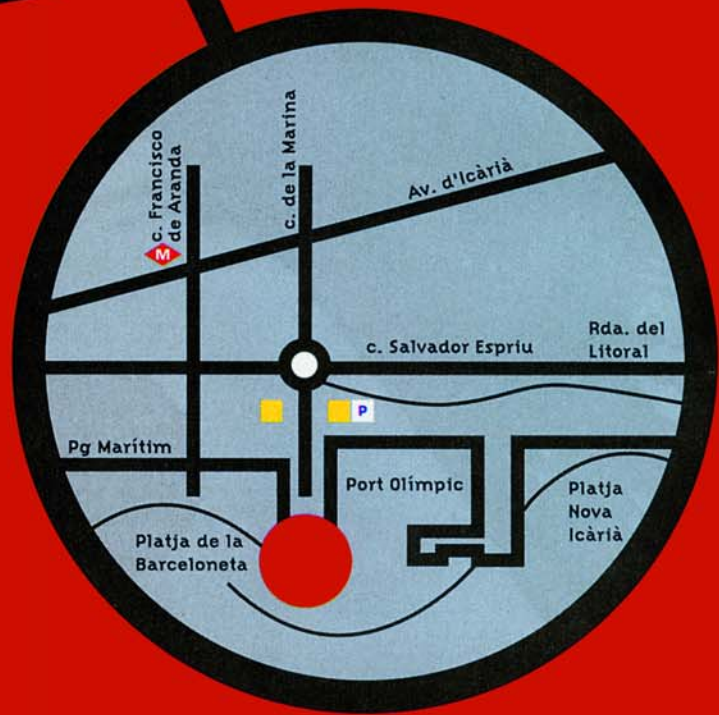
BARCELONAS

els futurs de
la ciutat

2004



- BARCELONA, BARCELONES. LA CIUTAT I LA REGIÓ METROPOLITANA. 1
- MOBILITAT I TRANSPORT. 2
- LA FAÇANA MARÍTIMA, DE RIU A RIU. 3
- LA CIUTAT DEL CONEIXEMENT I LES CAPACITATS PRODUCTIVES. 4
- Bus 36-41-45-59-71.
- Ciutadella/Vil·la Olímpica. M
- Aparcament. P



L'exposició "Barcelona(s). 2004, els futurs de les ciutats" que té lloc al Port Olímpic vol ser un espai d'informació i reflexió sobre els principals problemes que afecten les grans ciutats, centrant-se en alguns dels àmbits temàtics que condicionaran decisivament la vida urbana del pròxim segle: els usos del territori i el medi ambient; la mobilitat i el transport públic; els sistemes productius, les telecomunicacions i l'emergent societat del coneixement. Sobre la base d'aquests temes comuns a totes les grans aglomeracions urbanes, l'exposició pren com a punt central de referència el cas de Barce-

lona i la seva regió metropolitana, entesa com una "ciutat de ciutats". Alhora, es presta especial atenció al conjunt de projectes que afecten la façana marítima de Barcelona, de riu a riu: des de grans operacions infraestructurals com l'ampliació del port i l'aeroport, fins a la regeneració mediambiental del Besòs i la renovació urbana del seu entorn. L'exposició pretén, d'aquesta manera, estimular la reflexió i el debat ciutadà per garantir un desenvolupament urbà competitiu, equilibrat i sostenible, idea que serà un dels eixos temàtics principals del **Fòrum Universal de les Cultures, Barcelona 2004**.

Joan Clos

ENTREVISTA D' Eugeni Madueño i Josep Martí Gómez

Joan Clos i Matheu és l'alcalde de Barcelona des del 26 de setembre de 1997. Va néixer en el si d'una família camperola de Parets del Vallès el 29 de juny de 1949. Va estudiar medicina a Barcelona i es va especialitzar en salut pública a Edimburg. És en aquest camp on desenvolupa la seva carrera professional. Durant deu anys va presidir la Societat Espanyola de Salut Pública, i a principi dels vuitanta entra a l'Ajuntament de Barcelona, on reestructura la sanitat municipal. L'any 1987 debuta en càrrecs polítics amb la presidència del districte de Ciutat Vella. El 1991 és nomenat tinent d'alcalde i responsable d'Organització i Economia, i quatre anys després assumeix la primera tinència d'alcaldia.



Aquesta entrevista va ser publicada al núm. 44 de la revista *Barcelona Metròpolis mediterrània*.

Cap a on va la Barcelona que vostè pilota?

Cap a la seva vocació, que és ser una gran ciutat europea. I ho fa amb molta empena.

Una gran urbs de quin tipus?

Una ciutat central. Ara que es parla de la desaparició de la ciutat en el sentit que la coneixem a Europa i es perfila un tipus de ciutat d'abast regional i configuració difusa, àmplia, jo crec que Barcelona demostra la seva vocació de seguir sent una ciutat en el sentit ampli de la paraula, una ciutat amb funcions centrals, el centre de la realitat metropolitana.

Una realitat la consolidació de la qual han intentat impossibilitar.

Sense èxit. És quelcom màgic, jo ho atribueixo a una vocació de la ciutat. No ha servit de res que es posés en dubte la funció central de Barcelona, perquè aquesta re-emergeix i acaba imposant-se. Jo ho atribueixo a la vitalitat de la gent i a la vocació ciutadana de continuar sent el centre, ara

de la realitat metropolitana i regional. La gent vol que Barcelona mantingui aquesta funció simbòlica, que no és gaire precisa ni determinada, però sí real, perquè tothom la reconeix i l'assumeix. Que no veieu com la gent de tot arreu ve a mirar-nos, a utilitzar aquesta ciutat que és també la seva i servir-se'n?

Quant als usos i funcions, cap a on va aquesta Barcelona-centre de la ciutat-regió?

En primer lloc hem de consolidar, afirmar i projectar aquesta realitat, i fer-ho millor. En segon lloc, Barcelona ha d'aprofitar el canvi que està propiciant la revolució tecnològica i sumar-s'hi, i transformar-se en paradigma del futur. Som a la societat de la comunicació i la informació, la incidència de la qual en l'organització del treball, en la convivència o en la societat ja no és un plantejament de futur, sinó la realitat del dia a dia.

En tot això que parlem hi ha un desajust entre la realitat real i la realitat adminis-

trativa o política. Vostè és legalment l'alcalde de Barcelona, però realment és molt més que això, ja que la Barcelona real no és el territori que delimiten les lleis administratives, sinó aquesta realitat que s'imposa de forma natural. Vostè se sent també batlle de la Barcelona real, si més no d'aquella a la qual arriben les línies de metro?

Sí, és clar, perquè d'alguna manera formem part d'una realitat que té per capçalera Barcelona, però que s'estén molt més enllà. Aquesta és una realitat que supera la limitació administrativa i que va molt més enllà, ja que cada cop més la gent viu a Barcelona i treballa fora, o a l'inrevés. En quinze anys s'ha produït una explosió de la ciutat sobre el territori, i a conseqüència o per efecte d'això, i perquè han augmentat el benestar i el poder adquisitiu, s'han fet les Rondes, i els serveis dels ferrocarrils de la Generalitat han millorat, i els de Rodalies de RENFE..., tot plegat fa palès que la realitat s'ha imposat sobre les lleis administratives. Els fets demostren que la clausura de la Corporació

L'Europa de les ciutats: connexions, competitivitat, qualitat

Cada cop més, el món és un món de ciutats. Es preveu que al voltant de l'any 2010, dues tercers parts de la població mundial viuran en àrees urbanes. Aquest fenomen és especialment intens i evident en el continent europeu.

Amb 4,3 milions d'habitants, l'àrea de Barcelona acull l'11% de la població d'Espanya i el 70% de la població de Catalunya. En relació al conjunt d'Espanya, representa el 14% del P.I.B i el 21% de l'ocupació industrial.

Per volum poblacional és la sisena regió de la Unió Europea i en termes de renda se situa en la mitjana. Tanmateix, malgrat aquesta importància poblacional i econòmica, en matèria d'infraestructures l'àrea de Barcelona ocupa només el lloc 88è entre les 168 regions del continent.

Per això l'àrea barcelonina requereix d'un esforç inversor singular, especialment en la dotació d'infraestructures de transports, comunicacions i mediambientals (tractament de l'aigua i dels residus, estalvi energètic, recuperació d'espais naturals), així com en matèria de recerca científica, aplicacions tecnològiques i creativitat cultural.

D'una banda, per guanyar competitivitat en la xarxa internacional de ciutats que es va establint, però també, i sobretot, per garantir un desenvolupament equilibrat i un tractament adequat del territori i de l'espai urbà des del punt de vista de la qualitat de vida i del respecte al medi ambient.



A dalt, vista panoràmica de la ciutat.
A baix, ciutats i municipis
de més de 20.000 habitants.

L'ENTREVISTA

Metropolitana de Barcelona (CMB) no ha servit per modificar el decurs de la història, ja que afortunadament la vida i l'Administració són realitats independents.

Quin pes té aquesta Barcelona en el concurs de ciutats europees?

Som una realitat de 4,2 milions d'habitants que residim en municipis diferents, però que quan competim, lluitem, produïm, ho fem des d'aquest concepte ampli. També som un mercat conjunt, de gran potencialitat.

I pel que fa a especificitat?

Estem encertant la forma de ser el centre d'aquesta realitat urbana i demogràfica.

Busquem fórmules d'actuació que permetin la reconciliació de la ciutat amb la gent que hi viu. I us asseguro que a altres ciutats europees tenen molts problemes per aconseguir-ho. Per exemple, a Londres això no funciona. La City no és dels residents, sinó dels propietaris. Al cor de Londres no hi ha democràcia convencional, sinó censatària. Allà voten només els amos. I sabeu què passa? Doncs que volen convertir Trafalgar Square en zona per a vianants, perquè allò és un desastre de trànsit descomunal, i ningú no pot, ni sap, ni té autoritat. I el que demostra tot això és que Londres necessita un alcalde i que la tosuderia de la senyora Thatcher que a Londres no calia un govern local ha resultat incerta.

Reconciliar la ciutat amb la gent vol dir fer fora els cotxes, i en això vostès encara són molt tímids.

Vol dir anar endavant en una línia de, per exemple, pacificar el trànsit. A Barcelona és admirable la manera en què la gent accepta aquest procés, com els canvis es van produint sense problemes i fins i tot amb costos elevats. Per exemple, les voreres de granit que s'estan col·locant valen diners i la gent ho accepta sense protestar, perquè a més de valorar el pressupost saben apreciar la qualitat de les reformes que es fan, el valor afegit que suposa el mobiliari urbà que posem, que és de qualitat. I és admirable el sentit patrimonial que els barcelonins tenen de la seva

L'Anella Verda de Barcelona

La ciutat de Barcelona forma part d'un sistema de ciutats que dibuixa un arc que va des de Vilanova i la Geltrú fins a Mataró, passant per Vilafranca del Penedès, Terrassa, Sabadell i Granollers.

Es tracta d'una àrea de 3.000 Km² –el 10% del territori de Catalunya– on hi viuen 4,2 milions de persones, el 70% de la població del principat.

En aquests 3.000 km² es conserven actualment 150.000 Ha. d'espais naturals, essencials per a la sostenibilitat del sistema.

L'anomenada Anella Verda és un projecte impulsat per la Diputació i la Mancomunitat Metropolitana de Barcelona que té com a objectiu garantir la preservació d'aquests espais naturals i de la biodiversitat que els és pròpia.

L'Anella Verda la formen els Parcs Naturals del Montseny, de Sant Llorenç de

Munt i Serra de l'Obac, del Garraf i de Montnegre-Corredor. A aquests parcs naturals cal sumar-hi el parc comarcal d'Olèrdola, el Parc de Collserola, el Parc Agrari del Baix Llobregat, el Parc de la Serralada de Marina i el Parc de la Serralada Litoral, així com els espais naturals de l'embassament del Foix, de Savassona-Guilleries, de Montbaix-Pedròs, de Montserrat i Roques Blanques i l'àrea agro-forestal de l'Alt Penedès.

Queden encara espais naturals per protegir que, donada la seva situació geogràfica, ajudaran a consolidar l'Anella Verda, projecte per al qual es compta amb l'ajut de la

Unió Europea en el marc del programa Life. Aquests espais de connexió són els de Sant Celoni, Montseny-Savassona-Guilleries, Montseny-Sant Llorenç, Foix-Olèrdola, Sant Llorenç-Montserrat, Garraf-Ordal i Collserola-Serralada de Marina.

Parc de Collserola, el pulmó verd de Barcelona.



ciutat, la qual consideren una extensió de casa seva, una propietat comuna.

Estem parlant del centre i sense voler el pensament se'ns en va cap a la Plaça de Catalunya.

Però això ja no és exactament així. Barcelona té moltes àrees centrals. Ara estem acabant els bulevards de Nou Barris, al passeig de Valldaura, i els de Sant Andreu, al passeig de Torras i Bages, i amb això fem que la qualitat simbòlica del centre s'estengui a tota la ciutat. Durant aquests vint anys de democràcia local tots els alcaldes límits han fet més o menys el mateix: dignificar els seus centres. Mireu l'alcalde de l'Hospitalet, que acaba de

presentar 21 projectes per al segle XXI guiats per aquesta idea. Tothom vol fer la seva per prosperar i seguir endavant.

Si Pasqual Maragall assoleix la presidència de la Generalitat, vostè li demanarà que ressusciti la Corporació Metropolitana?

Sí, perquè una estructura d'aquest tipus continua sent necessària. I dic això tot i que valoro molt la Comunitat de Municipis que es va crear per suplir el buit que va deixar la CMB. Aquesta unió voluntària ha estat de gran utilitat i ens ha demostrat als alcaldes els avantatges d'unir-nos i cooperar conjuntament. De fet només necessitem un parell

de competències, com ara la d'urbanisme o la d'infraestructures... i prou. No necessitem res més. No cal pensar a fer més estructures pesants. Ja ha passat el temps d'aquestes coses. L'Àrea Metropolitana funciona amb cent persones, i no cal més. Tampoc no calen grans governs. Ni tanta planificació, especialment urbanística. Ja ha passat el temps en què el planificador volia saber fins i tot l'ample que tindria la vorera en un lloc determinat. La ciutat no ha de ser l'expressió dels poders públics, sinó del gust dels ciutadans; ha de ser més plàstica, més expressiva, més civil en definitiva.

Els ciutadans, especialment els ciutadans

Transport públic metropolità

Com tantes altres ciutats, Barcelona està sotmesa a un fort procés de metropolització. Si les xarxes bàsiques (mobilitat, comunicacions, abastaments, ambientals) aguanten bé les tensions d'aquest procés, es tracta d'un fenomen positiu ja que es generen importants economies d'escala i augmenta la competitivitat del conjunt.

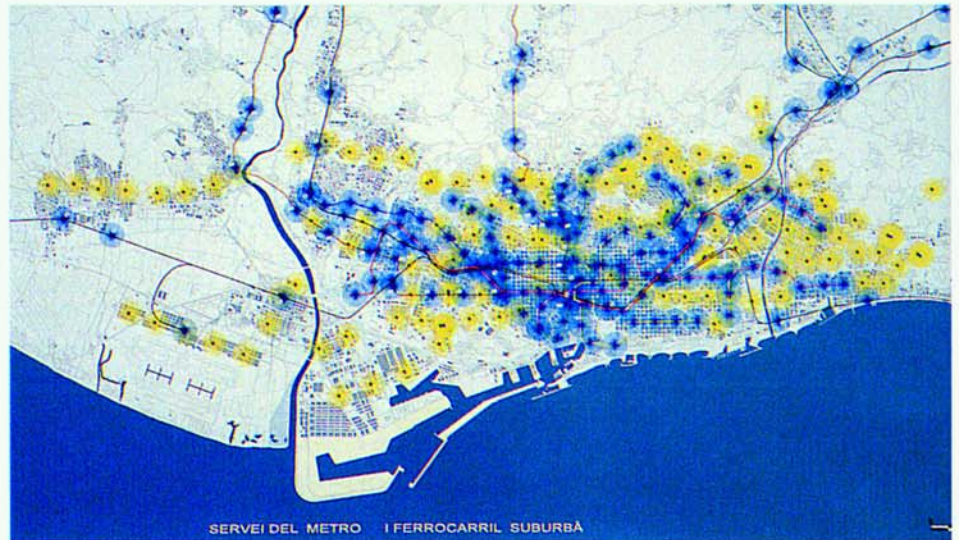
Ara bé, en el nostre cas aquest fenomen s'està produint seguint unes pautes de mobilitat inadequades, degut a l'insuficiència d'infraestructures de transport col·lectiu, especialment pel que fa al Metro. Això provoca la saturació dels sistemes viaris i genera disfuncions econòmiques, ambientals i socials.

El Metro: el sistema més eficaç

El Metro és el mode més eficaç de mobilitat en el continu urbà central. Tanmateix, està relativament estancat des de fa anys. La pèrdua d'eficàcia és conseqüència de la deficient estructura de la xarxa, la insuficiència d'intercanviadors i l'escassa cobertura de les àrees de nou desenvolupament.

La insuficient cobertura de Metro en l'àmbit central també condiciona l'ús del ferrocarril i per tant afecta tota l'àrea metropolitana.

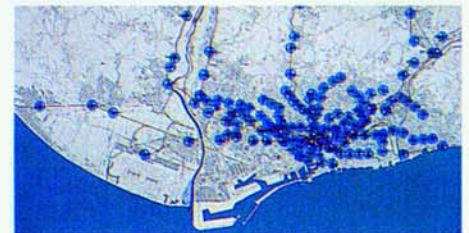
Per ser nuclis reals de creixement i estructurar formes d'ocupació del territori més equilibrades, les ciutats amb més tradició industrial (Terrassa, Sabadell, Granollers, Mataró, Vilanova, Vilafranca) o les estructures lineals o en rosari (marges del Baix Llobregat, eix Pearson, Pas de Montcada, Litoral del Maresme) necessiten incorporar-se a la xarxa. Només així



podran utilitzar i ser seu de serveis metropolitans integrats. La seva xarxa bàsica ha de ser, i és, la del ferrocarril de rodalies, però la complementària i necessària és la del Metro.

1974/1984: la desplanificació del Metro

Els plans de Metro de 1971 (data de supressió de la xarxa de tramvies) i de 1974 preveien dotar el continu urbà d'aleshores (entre Cornellà i Badalona) amb 121 kms de línies, seguint el criteri de no deixar punts de la ciutat sense una estació a menys de 500 mts. El pla de 1984, redactat per la Generalitat en un context de crisi econòmica, feu una important retallada de les previsions anteriors, trencant el criteri d'equitat i deixant la xarxa en 75 kms. El pla no oferí solucions alternatives als barris afectats.



Horitzó 2010

Per als propers anys, l'objectiu del Metro i del transport col·lectiu en general ha de ser el d'assolir nivells d'eficiència i de confort per tota la població que viu o treballa a la ciutat metropolitana i, per tant, augmentar la participació del transport públic en la mobilitat general.

Es necessita, per tant, construir el Metro desprogramat entre rius i estendre la seva xarxa al continu urbà entre Castelldefels i Montgat.

L'ENTREVISTA



constructors, han demostrat tenir molt més gust crematístic que plàstic. Què ha de fer l'Administració?

Intensificar els fluxos d'informació, de coneixement. Perquè les coses funcionin ja no es necessiten estructures de poder a l'antiga.

I la política, en quin lloc queda amb tot això?

Això que us dic és altament polític.

Bé, volem dir la política tal com l'entenen ara. Vostè diu: "Els barcelonins estan encantats de tenir les voreres de granit".

Sí, i a més les paguen de gust.

Sí, però vostè no sap què pensa la gent col·lectivament, això només ho sabrà el dia de les eleccions.

No hi estic d'acord. Això ja no és així. A mesura que la política i la gestió pública s'acosten als ciutadans, el ciutadà pot participar de més formes que no pas exclusivament votant. És l'avantatge de la subsidiarietat. Mireu per la finestra i veureu la plaça de Sant Jaume convertida en veritable àgora romana: hi ha un campament de sindicalistes que reclamen les 35 hores, un altre grup protestant per no se què, d'aquí a una estona arribaran uns altres... La realitat de la ciutat és present, i és a prop.

Tramvia i metro lleuger

Els problemes constructius, mediambientals o econòmics que a vegades planteja la implantació del metro com a sistema de transport col·lectiu han aconsellat a moltes ciutats buscar solucions en noves modalitats de transport públic.

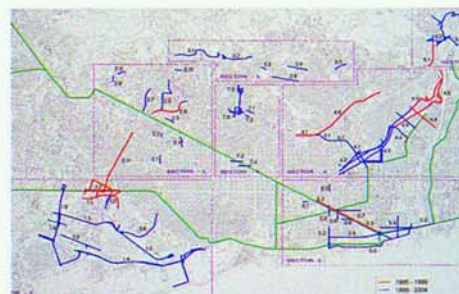
El tramvia o metro lleuger, amb variants com l'Snelltram d'Amsterdam, s'està mostrant com una resposta especialment eficaç, ecològica i barata:

1. respectuós amb el medi ambient
2. elevada velocitat comercial (20-25 Km/h)
3. fàcil integració urbana
4. elevada capacitat de transport
5. accessible per a tothom

A Viena, Zuric, Milà o Stuttgart s'han adoptat sistemes d'aquestes característiques amb èxits molt importants. Els principals avantatges d'aquesta modalitat són la creació d'un carril reservat (que s'allibera del trànsit de vehicles privats) i la prioritat a les interseccions (que garanteix la competitivitat del mitjà).

La proposta de metro lleuger per al Baix Llobregat és una adaptació d'aquestes experiències a les demandes de l'àrea metropolitana. Es preveuen inicialment 15 kms de línia, amb una entrada comuna a la ciutat de Barcelona, i tres ramals que cobreixin l'àrea dels municipis inclosos en el projecte (Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat).

Està en estudi, d'altra banda, la proposta d'implantació del metro lleuger des de la plaça Francesc Macià i la plaça de les Glòries fins a la desembocadura del Besòs.



Però això és una part, no la globalitat.

Doncs us posaré un exemple més ampli. A Barcelona tenim 124 poliesportius, dels quals 119 estan gestionats per clubs o entitats sense ànim de lucre. Això és un model excepcional del qual ens sentim molt orgullosos. És això un model de participació política? Digueu-li com vulgueu, en tot cas és participació ciutadana.

Una participació que no passa pels partits.

Exacte, això sí, és una participació que transcedeix els partits. A través dels partits es pot fer política, però no és l'única forma ni és la fonamental. Fa temps que hem après que el

camí no era fer com els partits socialdemòcrates, que gestionaven empreses, escoles, caixes de protecció social... Ara, i ho dic en sentit relatiu, som plenament postmoderns.

Tot això està molt bé pel que fa a la participació que va de baix a dalt, però no a l'inrevés, perquè l'única manera de ser alcalde és presentant-se amb un partit. Uns partits amb greus dèficits democràtics i governats jeràrquicament... Per cert, vostè ha hagut de doblegar-se moltes vegades davant del partit?

No. Hi ha bona relació. El partit no és monolític. Jo formo part de l'Executiva i de la Permanent, i les coses es van fent.

Els partits servien abans d'intel·lectuals orgànics, els militants discutien sobre el futur de la ciutat, per exemple, i decidien línies d'actuació. Ara, qui pren la decisió sobre el que s'ha de fer al Poblenou, suposem? El partit? Els regidors, que han estat triats a dit per l'alcalde? Qui mana i qui pensa globalment en l'actualitat? Vostè diu: "Barcelona serà la ciutat del coneixement", com Maragall va dir: "Serem la capital cultural del 2001". Molt bé. Nosaltres diem: "D'on ha sortit aquesta idea? Qui ho ha decidit? I aquest, qui és i a qui representa?"

Les idees surten d'on surten i després s'om-

Ronda del Mig

La Ronda del Mig –Primer Cinturó– està sent reformada i completada per donar-li la coherència urbana que mai havia arribat a tenir.



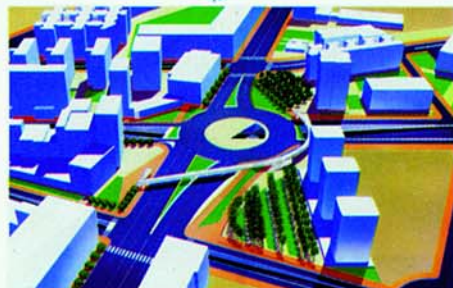
Així, es prolongarà el seu traçat 1.200 metres, a partir del carrer Cartagena en direcció a Nou Barris, per enllaçar amb la ronda del Guinardó i l'avinguda Rio de Janeiro, completant d'aquesta manera la connexió entre la plaça Cerdà i la Meridiana. El vial tindrà quatre carrils, tres de circulació i un d'aparcament, i voreres de cinc metres. En el futur, un nou ramal de la ronda connectarà el carrer Cartagena amb la Sagrera.

A més, es cobreixen tres trams de la Ronda existent –Constitució-Pavia, avinguda de Madrid-Travessera de les Corts, i Alegre de Dalt-Secretari Coloma– en un projecte que inclou també la creació de nous passejos urbans i zones enjardinades.

Finalment, una obra especialment significativa és el soterrament de la cruïlla avinguda de Sarrià-Sant Joan Bosco-ronda Ge-

neral Mitre. El nou túnel suposarà una transformació substancial de la zona, amb una millora molt important per al trànsit, ja que evitarà colls d'ampolla, i encara més per als veïns, que hi guanyaran en silenci, seguretat i espais enjardinats.

Plaça Cerdà: la urbanització d'una plaça que mai no va existir

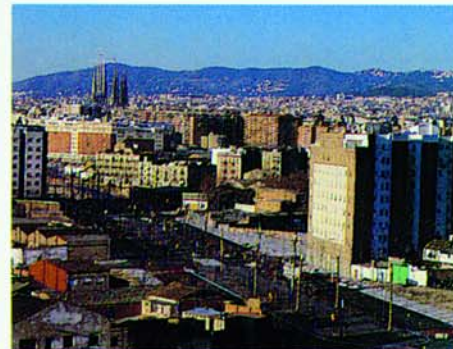


La plaça Cerdà està deixant de ser un 'scallextric'. La Gran Via ha sigut soterrada, i els passos elevats, substituïts per passarel·les de vianants; els solars d'antigues indústries acolliran blocs d'habitatges o d'oficines i es guanyaran zones verdes. En definitiva, la nova plaça tindrà poc a veure amb l'hostil cruïlla de camins construïda als anys setanta. El cotxe ja no serà l'únic protagonista.

La nova plaça Cerdà serà un nou nucli de centralitat urbana, amb una oferta de prop de 1.300 nous habitatges.

D'altra banda, la nova ordenació del trànsit millorarà els accessos a la muntanya de Montjuïc i permetrà relacionar espais que fins ara s'havien donat l'esquena: el barri de la Zona Franca amb la resta de Barcelona, i els barris barcelonins amb els de l'Hospitalet.

La Diagonal arriba al mar



Ildefons Cerdà va plantejar la plaça de les Glòries com el centre neuràlgic del seu Eixample, però la plaça va acabar sent-ne un límit. A partir d'aquí, la ciutat va créixer sense gaire ordre i una de les grans artèries, la Diagonal, va quedar estroncada a les Glòries. Continuar-la fins al mar, fins a la Rambla Prim, va esdevenir un vell somni que a poc a poc es va fent realitat i que també forma part de la nova ciutat del 2004.

Alhora, l'obertura de la Diagonal fins al mar és l'eix bàsic de la renovació del Poblenou. El projecte afecta un àmbit de més de 60 hectàrees i l'actuació consisteix a traçar una avinguda d'uns cinquanta metres d'ample, nuar les connexions dels carrers que l'han de creuar, molts d'ells interromputs per l'existència de velles edificacions industrials actualment en desús, i construir una trama el més fidel possible a la de l'Eixample amb zones verdes i equipaments. La reforma, que servirà per donar continuïtat a la xarxa viària i recuperar espais públics, permetrà construir 6.000 habitatges nous, 15 illes de zones verdes i 8 més d'equipaments.

L'ENTREVISTA



"Barcelona ha deixat enrere el seu passat industrial i s'ha convertit... en capital dels creuers del Mediterrani, una ciutat que ensenya el seu art gòtic, el seu romànic i, metres més enllà, un barri postmodern".

plen de contingut. És el que s'ha fet sempre. Les ciutats més importants dels EUA van en aquesta direcció, ja no estan pendents del capital financer, sinó del que s'expressa en forma de coneixement. El capital financer corre per tot arreu, és inabastable. En canvi, les que estan ensenyant el camí cap a l'èxit són les ciutats que són capaces d'atreure capital intel·lectual.

Quan vostè parla de coneixement, en què està pensant?

El coneixement no és allò de la col·laboració entre les universitats i les empreses, sinó que va des de les coses més petites fins als projectes d'investigació i recerca. Coneixement

és la part invisible que aporta Barcelona en el seu mobiliari urbà, aquesta part de valor afegit que implica el disseny, el coneixement dels factors que envolten el producte, etc. És la diferència que hi ha entre un disseny urbà funcional i un disseny urbà fet amb intenció, allò que distingeix una passera vulgar de la passera del port, que ha estat feta afegint coneixement, intenció, perquè a més de ser útil vol dir quelcom més.

Bé, és un objecte artístic.

Us posaré un altre exemple. Tenim les empreses de transport. Ara vosaltres els afegiu un tractament de la informació a fons i us dona la logística. Logística és la

La xarxa ferroviària

En la mesura que constitueix un mitjà de transport col·lectiu eficient, barat i ecològic, el desenvolupament de la xarxa ferroviària és una prioritat en el millorament de l'equilibri territorial a l'àrea metropolitana. Però a més de continuar millorant el sistema de rodalies, cal pensar també en l'alta velocitat, una de les principals claus del desenvolupament i la competitivitat de les grans àrees europees.

Les inversions que es requereixen, doncs, haurien de prioritzar els criteris centrals següents:

1. Reforçar l'efectivitat del mitjà ferroviari en els serveis de mercaderies, de rodalies i d'alta velocitat.
2. Combinar els diversos amplex de via existents.
3. Resoldre els accessos a Barcelona del Tren d'Alta Velocitat (TAV).

L'àrea de la Sagrera

L'estació intermodal de la Sagrera, on confluiran la xarxa de metro, rodalies i TAV, ha de ser, juntament amb l'estació de l'aeroport, una de les dues grans capçaleres del TAV a Barcelona. Es preveu que l'estació tingui la condició de 'passant', i no terminal, per evitar que s'esgoti la seva capacitat, com va passar per exemple amb l'estació de França.

Prenent com a horitzó l'any 2025, les circulacions previstes a la nova estació són de l'ordre següent:

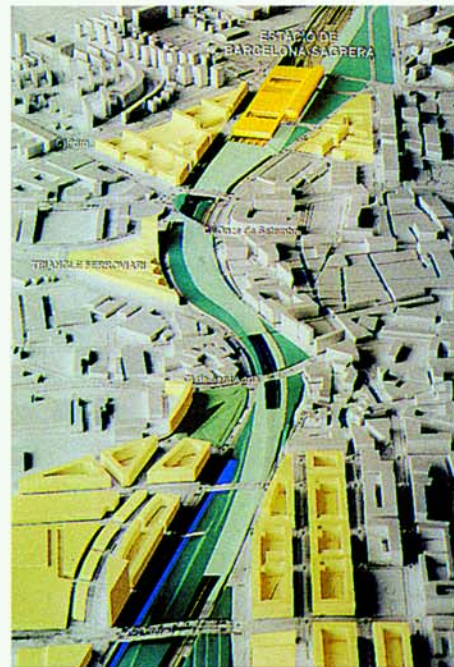
1. 150 trens diaris (entrades + sortides) a l'estació d'alta velocitat amb 30 milions anuals de passatgers.

2. 700 trens diaris a l'estació de rodalies (amb 30 milions de passatgers anuals).
3. Funcionament multifreqüent del sistema de transport de metro lleuger (700 metres) fins a punt d'enllaç amb estació de metro.

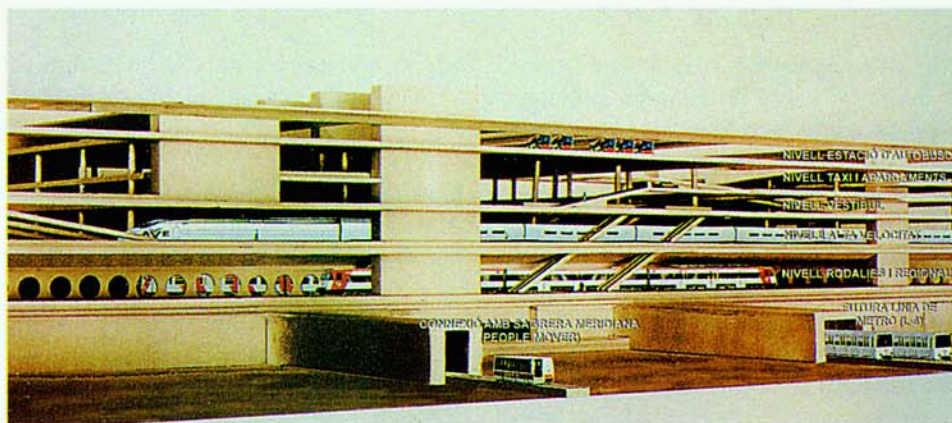
La nova estació de la Sagrera constitueix una peça central i bàsica per consolidar una de les grans transformacions de la Barcelona del tombant de segle: la recuperació urbana de 230 Ha. d'antic sòl industrial i ferroviari, amb la construcció d'un parc lineal de 5 Km. i 35 Ha, uns 7.000 nous habitatges i nous espais d'equipaments, comerç i indústria.

Entre ells es troba el projecte de La Maquinista, compost per un centre comercial, 900 habitatges, un pàrquing de 4.000 places, oficines, petites indústries i equipaments.

En conjunt, la inversió estimada per a aquesta àrea supera els 200.000 milions.



De dalt a baix, maqueta de com quedarà l'àrea de la Sagrera afectada pel projecte de remodelació, i proposta per a la futura estació ferroviària de la Sagrera.



societat del coneixement aplicada al sector del transport.

Ah, si?

Nosaltres tenim un gran espai on podem aplicar aquest concepte de ciutat del coneixement. És el Poblenou, on podem fer compatibles els usos ciutadans amb els que requereixen avançar cap a aquest objectiu, de manera que l'aplicació d'una estratègia defineixi alhora la utilització que es fa del territori. És el que ha passat a Nova York amb el Soho.

Vostè i Maragall tenen una fixació amb aquesta ciutat.

Perquè Nova York era una ciutat decrepita, amb problemes de seguretat i de tota mena. Però la casualitat va fer que s'hi instal·lessin les indústries multimèdia i de publicacions, i a poc a poc s'ha anat revifant, perquè s'hi han instal·lat una sèrie d'iniciatives complementàries que han creat una dinàmica extraordinàriament positiva. Aquí volem que passi el mateix. Que passi això, exactament. Per cert, heu vist Full Monty?

Qui no l'ha vist?

Doncs és l'exemple de la ciutat que no ha sabut donar el salt de capital amb èxit de la manufactura, de l'era industrial, a capital amb èxit de l'era postindustrial.

Bilbao sí ha fet el salt?

Bilbao ha fet un gest. En canvi, Barcelona és com Sheffield, la ciutat de Full Monty. Barcelona tenia La Maquinista, tenia l'Espanya Industrial, la Pegaso... Si aneu mirant, els millors parcs de Barcelona havien estat fàbriques abans. Però a Barcelona no hi ha hagut la crisi de Sheffield. Barcelona ha anat deixant enrere el seu passat industrial i s'ha convertit... en capital dels creuers del Mediterrani, per exemple. I és una ciutat que ha inventat el concepte de turisme urbà, o turisme cultural. Una ciutat que ensenya el seu art gòtic, el seu romànic, que té ruïnes romanes al subsòl i, metres més enllà, un barri postmodern deixat pels Jocs Olímpics.

Barcelona de riu a riu

Un dels privilegis de Barcelona i la seva àrea metropolitana és el de gaudir d'una extensa façana litoral.

Imatge virtual de l'arranjament de la llera del Besòs. A la dreta, visió de com serà la llera del riu Besòs un cop finalitzada la rehabilitació.



Això ha afavorit, històricament, la proximitat i fàcil interconnexió d'unes infraestructures logístiques, de transports i comunicació (port, aeroport, tren, àrees logístiques) que dona a Barcelona un gran avantatge competitiu.

Aquest fet també ha suposat, però, uns forts impactes territorials i, sovint, una greu degradació mediambiental.

El gran repte de futur és millorar les infraestructures de la zona costanera i completar la recuperació de la façana marítima

ahora que es garanteix la qualitat mediambiental, en especial al voltant dels rius Llobregat i Besòs.

El renaixement del Besòs

A finals dels anys vuitanta el riu Besòs ostentava el dubtós honor de tenir la llera més contaminada de Catalunya, juntament amb la de l'Anoia, afluent d'una altra conca amb vocació metropolitana: la del Llobregat.

A més, el fenomen de la seva torrencia-

litat provoca dificultats significatives a l'hora d'abordar possibles solucions.

Durant els darrers anys s'ha iniciat un seguit d'actuacions destinades al sanejament del riu i al condicionament urbà del seu entorn, actuacions que, en el tram final del riu, estan sent integrades en una proposta global que contempla una multiplicitat d'operacions sobre el territori: regeneració de la llera i millora urbanística de l'entorn del riu, recuperació del front litoral per l'ús públic (banys, zones lúdi-

L'ENTREVISTA

Vol dir que no som una ciutat en crisi.

Som una ciutat en la qual falta lloc per fer convencions i que té les places reservades per a tots els congressos que s'han de fer fins a l'any 2002. Una ciutat on manquen hotels, i...

Va llançat.

És que hem anat avançant d'una manera notable, i encara hi ha moltes coses per fer.

Digui.

Hem de completar la recuperació del front marítim. Adequar els rius Besòs i Llobregat i fer que veritablement siguem el centre d'aquesta ciutat de 4,2 milions d'habitants.

Ara que parla del front marítim, deixi'ns fer-li una pregunta personal: a vostè li agrada el Maremàgnum?

Sí, sí. Té un gran èxit popular. Sempre és ple de gent. A més, obrir-se al mar és el destí històric d'aquesta ciutat.

És vostè molt optimista, sembla que es creu tot el que diu.

És que ja estem fent el segon Maremàgnum, la nova bocana del port ja s'està construint; no parlem de projectes, sinó de realitats. Són sis hectàrees de terreny afectades. D'altra banda tenim el projecte del 2004, que haurà de remodelar tot el frontal marítim de Sant Adrià, que, en certa manera, és com...

Vosaltres sabeu que jo navego, oi?

Sabem que té un veler de nou metres.

Bé, en tenia un, ja me l'he venut, però encara surto de tant en tant amb uns amics. Doncs quan tornes a Barcelona des del mar, a una certa distància, a dues o tres milles de la costa, la ciutat es veu com una línia d'edificis al costat del mar, en l'espai que va de Montjuïc a Montgat, i, justament, el centre d'aquesta ciutat marítima és la desembocadura del Besòs. Si algú vingués per primera vegada a Barcelona, un extraterrestre, i ho fes per mar, i per orientar-se volgués anar al centre de la ciutat, aniria directe al Besòs.

ques, instal·lacions esportives i educatives com el port de Sant Adrià o el nou zoo), suport a les noves àrees de comerç i residència creades en la proximitat, modernització i adaptació ecològica de les infraestructures energètiques i de tractament d'aigües i residus, eliminació de les línies d'alta tensió, etc.

Es tracta, doncs, d'una proposta que

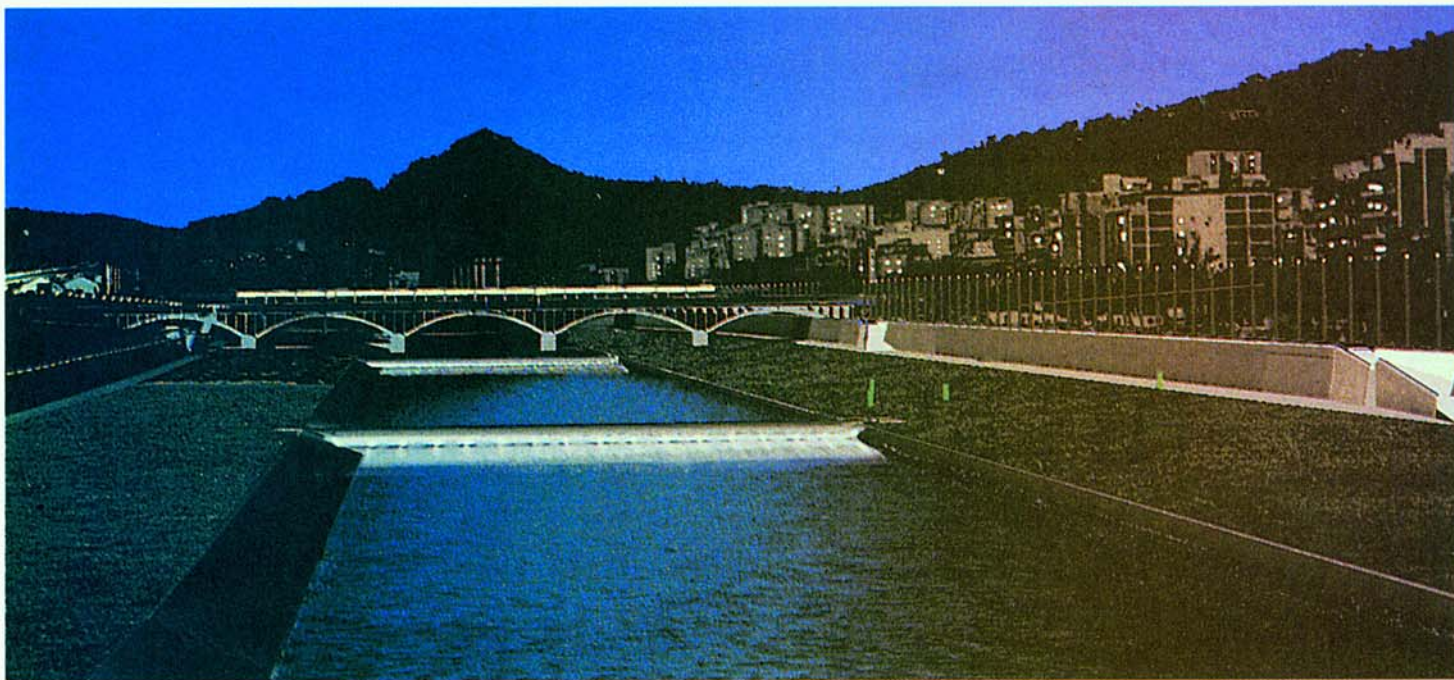
humides i la creació de llacunes, un Parc Fluvial (9 km), passejos pels murs laterals, andanes arran dels estanys, arbrat a les riberes, talussos de pendents suaus per facilitar l'accés i preses inflables com a control del cabal de les pluges.

Els treballs de recuperació de la llera del Besòs compten amb ajuts financers de la Unió Europea i de l'Estat espanyol.

utilitzada actuarà com una depuradora biològica, sumant aquest efecte al que ja proporcionen les plantes depuradores instal·lades en aquesta conca.

Connectivitat: ponts i passeres

Un segon aspecte especialment destacat del projecte de recuperació i condicionament del Besòs és la millora de la connec-



presta una especial atenció a la idea de ciutat sostenible que serà un dels eixos temàtics principals del Fòrum Universal de les Cultures Barcelona 2004.

La recuperació de la llera

Entre les actuacions bàsiques que ja s'estan duent a terme al voltant del Besòs destaca la recuperació mediambiental del tram final de la llera del riu, així com el condicionament de les riberes com a parc urbà.

El projecte inclou la generació de zones

Els nous aiguamolls del Besòs

Un dels aspectes més singulars i innovadors del projecte de recuperació de la llera del Besòs és la creació, a banda i banda del curs del riu, de parcel·les de plantacions de canyís, prats fluvials i altres espècies vegetals.

A més de recuperar la vegetació fluvial autòctona i de permetre que, en el futur, aprofitin aquest hàbitat nombroses espècies animals, el projecte contribuirà a millorar la qualitat de l'aigua del riu.

Els experts destaquen que la vegetació

connectivitat entre les dues riberes, especialment en el sector del Congost del Besòs.

S'ha previst, i en alguns casos ja s'estan construint, diferents ponts i passeres que facilitin la comunicació entre àrees properes però fins ara aïllades: Pont de Vallbona (connexió sobre les autopistes), pont i passarel·la del Congost del Besòs (de Montcada i Vallbona a la carretera de la Roca), vials de connexió dels ponts amb les xarxes locals i àrees verdes, pont sobre el riu a Sant Adrià (C/ Maristany), etc.

Què s'aprèn navegant?

Que el mar no és mai igual. Mai. Sempre és diferent. La gent creu el contrari, que és monòton, però està equivocada. El déjà vu no té sentit sobre l'aigua. Tot pot canviar en moments. I ja pots empenyar-te o emocionar-te, perquè no hi ha res a fer. Ets en un medi aliè, protegit per una closca de només sis mil·límetres de gruix a segons quins llocs.

Vostè també vola. En avioneta.

Sí. L'aire és un altre element aliè a l'home. Molt més ràpid, més trepidant que el mar. Volar és un art del segle XX, mentre que la navegació és un art de fa segles.

Vostè a la política navega bé?

Navegar en política és molt diferent. S'assembla a navegar en el mar en el fet que mai tens la sensació d'haver viscut la mateixa situació. Tot és nou, i cada situació és diferent. Vosaltres heu navegat?

Al mar, sí.

Oi que és maco? Maquíssim! Com més dificultat, més maco. El més impressionant del mar és el soroll. És impressionant el soroll que pot arribar a fer si s'ho proposa, el mar.

Quan va saber que podria ser alcalde de Barcelona?

Tres mesos abans de les darreres eleccions,

quan Pasqual Maragall em va posar de número dos a la llista. Va ser una manera de dir-m'ho.

L'alcalde va nomenar el seu delfí.

Això del delfí s'ho va inventar el periodista Enric Juliana, bon amic meu. En broma, va fer una analogia amb l'orca Ulysses, en al·lusió a Pasqual Maragall, i jo, que era el delfí.

Nosaltres pensàvem que les llistes electorals es feien d'una altra manera, prèvia discussió al partit, en assemblees de militants i actes d'aquesta mena. I que la seva inclusió com a número dos havia

El Fòrum Universal de les Cultures Barcelona 2004

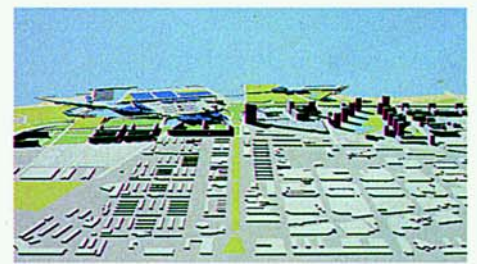
En tant que reflexió sobre processos com ara la cultura, la pau o el desenvolupament sostenible, la celebració del Fòrum reclama una actuació modèlica que permeti oferir un escenari adequat a una iniciativa d'aquesta naturalesa.

A més, doncs, de la seva pròpia substantivitat com a convocatòria universal sobre la cultura, el Fòrum 2004 –una iniciativa de l'Ajuntament de Barcelona que compta amb el suport de la Unesco, del Govern espanyol i de la Generalitat– actua com a estímul catalitzador i com a horitzó temporal d'un important conjunt d'operacions urbanes i mediambientals al voltant de la desembocadura del Besòs. Entre elles, cal destacar les següents:

1. Port esportiu de Sant Adrià
2. Arribada de la Diagonal al mar
3. Passeig marítim, zones de bany (piscines d'aigua de mar i platges) i parc urbà (tot el conjunt, com a 'campus' del Fòrum durant la celebració de la trobada)
4. Formació d'una nova plataforma de 75 hectàrees de terreny guanyat al mar (construcció del dic i rebliment de terres), Zoo Parc de 24 hectàrees a l'extrem sud de la plataforma, platges (300 metres) amb canal aquàtic.
5. Ampliació de la planta depuradora (amb localització provisional d'espais per al Fòrum 2004 en els decantadors)
6. Reestructuració de les infraestructures elèctriques (desmuntatge de les línies aèries, plantes de cycle combinat que són més eficients i netes)
7. Modernització de la planta incineradora
8. Sistema de transport públic que connecti amb les xarxes existents.



Diferents imatges de la Plataforma 2004 que acollirà el Fòrum Universal de les Cultures i que apareix, juntament amb el futur port esportiu de Sant Adrià.



L'ENTREVISTA

estat fruit d'un disseny de futur entre l'alcalde Maragall i vostè.

No, no, això va d'una altra manera. Les llistes no es fan al dictat, sinó que són fruit d'una previsió, d'una possibilitat...

Però la llista la va fer l'alcalde personalment.

Sí.

I en posar-lo al lloc número dos, vostè interpreta que ell l'anomena successor in pectore...

Exactament. Ell assumeix els seus riscos, que els tenia, i l'emprenyament d'alguns, que també es va produir; en fi, allò típic.

Enuigs importants de militants del partit, bàsicament.

D'alguns, sí; de persones directament afectades, sí.

I la seva relació amb Pasqual Maragall en què es fonamenta?

Pasqual Maragall és un polític de l'alçada d'un campanar. Ell és el responsable que Barcelona no sigui la ciutat de Full Monty. I això és mèrit de molta gent, és clar, però la visió global és d'un mèrit extraordinari. Jo he viscut al seu costat moments de preses de decisions molt importants. Per exemple, quan va decidir si presidia o no el COOB'92. Vam fer hores i hores de reunions, de discus-

sions per decidir què fer. No hi havia cap precedent al món d'un alcalde que hagués presidit el Comitè Organitzador d'uns jocs olímpics. Era una decisió molt important. I la vam prendre aquí mateix.

Les Olimpíades són una mina d'experiències i emocions.

Vam viure aquell episodi de l'Estadi, el xàfec, les xiulades i el Rei, que va arribar mitja hora tard...

I en l'àmbit personal, Maragall què és per a vostè?

Un mestre, un amic i moltes coses més. Treballem junts des del 1979. Quan naixia el

Reinventant la natura

El conjunt d'operacions urbanes i de projectes infraestructurals previstos al front litoral, des de la desembocadura del Besòs fins a la del Llobregat, posen en primer terme criteris de regeneració, conservació i qualitat mediambiental.

En molts casos, com ara el de la mateixa Ellera del Besòs o el dels nous biotops marins, aquesta preocupació es tradueix en una autèntica "reinvençió" d'espais malmesos per anys d'incúria envers el medi natural.

D'altra banda, els nous projectes urbans de gran envergadura –com ara Diagonal Mar, Front Marítim Poblenou, àrea de la Sagrera, etc.– van acompanyats sempre de la creació o ampliació –com serà el cas de la Ciutadella– de parcs i grans zones verdes que suposen una obertura del teixit urbà cap al mar.

Finalment, tant a Montjuïc com al delta del Llobregat, les intervencions previstes impliquen una forta revalorització del patrimoni natural d'aquestes àrees.

Diagonal Mar

El complex de Diagonal Mar comença a prendre forma després d'anys d'incerteses i modificacions. A la confluència de l'Avinguda Diagonal i la Rambla Prim s'hi construeix des de la primavera del 1998 un centre comercial i de lleure que vol ser el motor de tot el projecte.

Adicionalment, l'empresa promotora preveu l'edificació en els propers anys de

1.600 habitatges, distribuïts en cinc 'superilles'. Els habitatges hauran d'incloure sistemes d'estalvi d'energia i la xarxa de recollida pneumàtica d'escombraries que ja es va instal·lar a la Vila Olímpica.

Diagonal Mar inclou una quinzena d'hectàrees cedides per a ús públic que formaran un parc que s'estendrà des de la Diagonal fins a la Ronda Litoral.

Vista de Diagonal des del Poble Nou, la nova Diagonal Mar farà 50 metres d'ample.



"A Ciutat Vella hi havia llocs per on no es podia passar a segons quines hores, i hem aconseguit que no sigui així. La ciutat és de tots, i ningú no la pot gaudir en exclusiva. Barcelona és la ciutat amb més espai públic".

meu fill gran, naixia el fill petit de Pasqual Maragall. I mireu, ara ja estan a la Universitat. Un dia ens vam intercanviar els jerseys dels nanos, del Guim i de l'Ignasi.

En una biografia recent s'explica que Maragall va descobrir que vostè podria ser un gran alcalde el dia que va anar a veure'l a la casa dels pares, a Mollet, a donar-li el condol per la mort d'un germà seu.

Sí, en Francesc; va ser una mort molt dura per a tots. En Pasqual també ha passat per la mateixa experiència, se li va morir un germà, en Pau. També recordo una vegada que ens vam trobar a Ciutat Vella. Jo estava parlant

amb uns veïns, a la plaça de les Caramelles, i entre tots plegats es va crear un clima molt maco. De fet jo vaig anar a Ciutat Vella perquè ningú no volia anar-hi. Li vaig dir un dia, a en Pasqual: "Si vols, ja me'n faig càrrec". I li vaig treure un pes de sobre, perquè el districte estava en unes condicions molt difícils. Però, en fi, tot això forma part de la nostra història, que és apassionant.

Dins de la gestió pública vostè ha fet de tot.

A cada mandat he fet una feina diferent. Això és un gran avantatge, i no sols perquè acumules experiència, sinó perquè pots canviar, vas rodant, i et costa més anquilosar-te

El Front Marítim i el nou Poblenou

El nou barri del Front Marítim és una de les operacions d'habitatge previstes al litoral del Poblenou quan, el 1992, es va començar a impulsar la reforma de tota aquesta zona abans industrial.

Aquests són els terrenys (20,4 hectàrees) on hi havia, entre altres, dues de les fàbriques més grans del Poblenou, Macosa i Catalana de Gas.

El projecte, ja en fase de realització, suposa la construcció de 1.723 pisos –un 60%, sotmesos a protecció pública– repartits en set illes que mantindran la trama quadriculada de l'Eixample i que tindran jardins interiors públics.

El nou Port Vell

L'àrea del Port Vell, alliberada de mercaderies, s'ha integrat plenament a la ciutat i ara només cal concloure l'operació amb la renovació de l'estació de passatgers, la millora dels accessos a la zona de viatgers i a la zona nàutica esportiva, l'obertura d'una nova bocana i l'acabament dels edificis d'oficines i del World Trade Center.

El conjunt arquitectònic del World Trade Center (WTC) estarà integrat per quatre edificis de vuit plantes, amb una plaça al centre que actuarà de distribuïdora entre les diferents àrees i serveis.

A més de 40.000 metres quadrats dedicats a oficines, al WTC hi haurà una zona comercial, restaurants, guarderies, perruqueries, gimnasos, sales de reunió, un centre de congressos, un auditori per a 400 persones, un hotel de quatre estrelles amb 225 habitacions i un aparcament amb capacitat per a 1.200 vehicles.

Així mateix, disposarà de dues grans ter-

minals marítimes on podran varar fins a deu grans creuers simultàniament.

En conjunt, es preveu que l'any 2001, quan la zona estigui a ple rendiment, hi treballaran unes 3.000 persones.

El World Trade Center, el centre de negocis on treballaran 3.000 persones.



L'ENTREVISTA

com a polític. La política no ha de ser una manera de viure.

Vostè és més metge que polític?

Jo sóc metge de professió, i a més faig política, però circumstancialment, com un servei, no com una professió.

I què és la política per a vostè?

Arbitrar conflictes d'interessos legítims i contradictoris sota el filtre d'una ideologia.

Quina és la seva?

La socialdemocràcia. Per a mi, que sóc metge, això vol dir que des de la gestió pública, en aquest cas de la salut, es poden

fer coses per millorar la vida de la gent. És el que van fer els higienistes del segle passat, que van aturar les primeres epidèmies de còlera abans que es descobriessin els microbis que causaven la malaltia. Com ho van fer? Intervenint sobre l'aigua, que és la que portava els microbis, cuidant i millorant l'alimentació a les escoles... Tot això es pot fer des de la intervenció pública.

I quina diferència hi ha entre un socialdemòcrata com vostè i un socialcristià com ara, posem per cas, Helmut Kohl?

La convicció que el poder ve de la gent i no d'una divinitat. El poder surt del comú, de l'assemblea; no surt ni de Déu, ni del Rei. Ni

tampoc de la Nació -que és el que defensaren els cristianodemòcrates- ni de la ideologia -com pensava l'esquerra. Jo en això sóc més radical, lliberal i individualista. El poder públic no te cap raó per immiscuir-se en la major part dels temes, sigui l'avortament o les tendències sexuals. Si em pregunteu en què crec...

En què creu?

En les relacions cíviques, humanes.

Els Mossos d'Esquadra s'han de desplegar a Barcelona?

Jo sóc partidari de simplificar les policies. Tenir-ne quatre és un luxe un xic exagerat.

Pla Delta del Llobregat: la Porta Sud d'Europa

El Pla del Delta del Llobregat –que compta amb la participació de totes les administracions implicades: ministeris de Foment i de Medi Ambient, Generalitat de Catalunya, ajuntaments de Barcelona i del Prat de Llobregat, Consell Comarcal del Baix Llobregat– integra un conjunt molt important d'actuacions i d'inversions en infraestructures de transport, logística i medi ambient.

La seva realització ha de permetre assolir l'objectiu de convertir Barcelona i la seva regió metropolitana en la Porta Sud d'Europa dins de les xarxes econòmiques internacionals i, d'aquesta manera, assegurar la competitivitat de l'economia catalana.

Els principals elements de l'operació són aquests:

1. Ampliació del port i desviament del riu Llobregat.
2. Creació d'una Zona d'Activitats Logístiques (ZAL).
3. Ampliació de l'aeroport.
4. Infraestructures de les xarxes viària i ferroviària.
5. Infraestructures mediambientals.

Les previsions sobre els efectes econòmics a curt termini del Pla del Delta del Llobregat contempen la generació (per construcció d'infraestructures) de 134.000 llocs de treball directes, a més de 40.000 més com a ocupació induïda. A més, es cal-

cula que l'activació de la producció serà per un valor de 770.000 milions de pessetes al conjunt de la regió metropolitana (494.000 d'inversió directa i 275.000 de producció induïda). I es preveu una generació de 381.000 milions de pessetes de valor afegit brut gràcies a la inversió (246.000 milions directes i 135.000 milions induïts).

Ampliació de l'aeroport

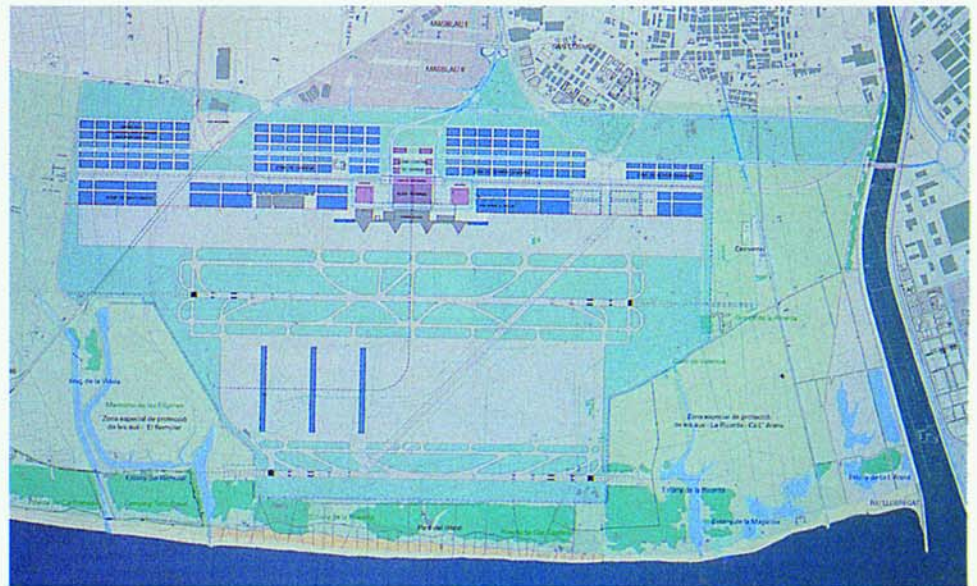
Les principals actuacions a l'aeroport que s'inclouen en aquesta proposta són:

1. Tercera pista.
2. Nova terminal central.
3. Estació del Tren d'Alta Velocitat (TAV).
4. Sistema de transport lleuger soterrat.
5. Més punts de recepció d'avions.
6. Increment de les zones d'atenció a les aeronaus.

7. Destinació d'una àrea a la ZAL.
8. Increment de les àrees d'activitats complementàries.



A dalt, vista aèria de les instal·lacions de l'aeroport del Prat. A baix, el projecte d'ampliació de l'aeroport, la construcció de la tercera pista va lligada a una reordenació del territori que afectarà bona part del Baix Llobregat.



Tenim una de les taxes més altes de policia per habitant de tot Europa: quatre policies per mil habitants; a Holanda l'índex és d'1,6 per mil. Jo sóc partidari de la policia local, que és la que és més a prop del ciutadà. Tot el que podem fer com a ciutat, per què ho hem de fer des d'un àmbit més ampli?

La relació policia / pres encara és més exagerada.

Hem millorat una mica; ara estem a un pres per cada mil habitants. Als EUA són dos o tres presos per cada miler d'habitants; a Holanda per contra estan entre 0,4 i 0,5 presos per mil habitants, perquè fan polítiques menys repressives.

Un alcalde d'esquerres, i a sobre en la plana major del seu partit, ha d'inaugurar les botigues que obren les multinacionals a la ciutat, com ara El Triangle de Plaça de Catalunya? De vegades els ciutadans tenim la sensació que vostè governa més pensant en els inversors i els negociants que no pas en els residents.

Tot és més complex i està més intrincat. Vaig anar a la inauguració de la FNAC perquè els ho havia promès. Perquè van haver de venir de fora per solucionar el problema històric que teníem plantejat en aquella illa; un problema urbanístic. Per altra banda era ple de gent a vessar, gent que a més de consumi-



© Jaume Soler

Desviament del riu Llobregat

El Pla del Delta del Llobregat preveu actuacions en una zona ecològicament molt sensible, sobre un riu perjudicat per les actuacions en els trams superiors del seu curs i per l'abusiva capacitat extractiva. Per això, el Pla avalua els efectes sobre aquest entorn i té en compte criteris mediambientals.

A més de permetre la necessària ampliació del port, el desviament del Llobregat hauria d'afavorir una recuperació del riu i el seu entorn immediat com espai natural, una regeneració dins la llera d'ecosistemes avui desapareguts o en perill i la millora dels recursos hídrics alhora que s'assegura la qualitat dels aqüífers. Entre les dotacions mediambientals previstes destaca la construcció d'una depuradora d'aigües residuals amb l'aprofitament de les aigües regenerades per regar zones agrícoles i altres zones properes com l'aeroport.

Ampliació del port i Zona d'Activitats Logístiques (ZAL)

La pròxima ampliació del port i la connexió amb la xarxa ferroviària d'ample europeu farà possible la consolidació d'una important Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) als terrenys alliberats pel desviament del riu Llobregat. El port logístic ha de permetre que la ciutat i el seu entorn metropolità esdevinguin un nus central en la xarxa logística europea, per convertir la zona port-aeroport en una autèntica Porta Sud d'Europa.

L'ampliació del port preveu una evolució de la superfície total ocupada que permeti passar de les 436 hectàrees actuals fins a les 773 l'any 2000 i a les 1.048 l'any 2010.

Actualment, la ZAL ocupa 65 hectàrees. Les previsions compten amb un creixement fins a les 268, amb l'operació de desviament del riu Llobregat. Una vegada completada la previsió, es calcula que hi podrien treballar prop de 10.000 persones, i que hi transitarien uns 9 milions de tones anuals.



A l'esquerra, aspecte que oferirà el port de Barcelona quan estigui acabat. A la dreta, el projecte de la Zona d'Activitats Logístiques.

L'ENTREVISTA

dors també són ciutadans i s'expressen, i estan preocupats perquè es creïn nous llocs de treball...

Ara dirà que l'alcalde és de tots els ciutadans.

El que vull dir és que la ciutat és el resultat de moltes dinàmiques que s'entrecruen. Que hi ha gent que demana equipaments, com ara centres per atendre els drogoaddictes, i altra gent que els rebutja perquè no els vol a prop de casa. L'interessant per a mi és que hi hagi aquesta expressió, que s'utilitzi l'espai públic, l'espai del comú, i que ningú, ni tan sols l'Ajuntament, no se n'apoderi en exclusiva. A Ciutat Vella passava això en

certa manera; hi havia llocs per on no es podia passar a segons quines hores, i hem aconseguit que això no sigui així. La ciutat és de tots, i ningú no la pot gaudir en exclusiva. Barcelona és la ciutat que conec on més espai públic hi ha, des del Pirotècnic de la Mercè fins al Correfoc, des de la Rambla fins al Front Marítim.

Ciutat Vella celebra ara la dècada del procés renovador que vostè va engegar quan era regidor.

És una transformació impressionant, el més important de la qual és això que us deia ara, que ha deixat de ser una zona excloent.

Tindrem TGV? El tindrem en els terminis previstos? L'estació serà a la Sagrera?

El TGV ha d'arribar el 2004 a la frontera francesa i ha de connectar-se a la xarxa de tren europeu, perquè aquesta és la vocació de Barcelona: ser la capital d'una part del Mediterrani que va de Sevilla a Hamburg. Aquesta capital necessita carreteres, un aeroport competitiu i també el TGV.

Foment no veu clar que l'estació sigui a la Sagrera.

L'estació serà a la Sagrera. Tot està previst perquè sigui així. El Plan General de Enlaces Ferroviarios ho diu, i està fet des del 1969. Una altra cosa és que, provisionalment, hagi

La societat del coneixement

En els darrers vint anys una part cada cop més important de l'economia ha anat estructurant-se al voltant de les noves tecnologies de comunicació i informació. Una de les conseqüències d'aquesta tendència ha estat el desplaçament de la

producció industrial lluny del vells centres urbans i, per tant, un qüestionament radical de les condicions de desenvolupament de ciutats tradicionalment vinculades a la indústria moderna, com ara Barcelona.

Tanmateix, la densitat de la vida urbana, la diversitat de qualificacions i de serveis que s'hi ofereixen i la sinergia que es produeix entre els diferents sectors, tot fa que les grans ciutats es consolidin com l'espai més favorable per a la producció, transmissió, renovació i innovació de qualificacions, coneixements i valors culturals, sectors on es genera el màxim valor afegit dins del procés econòmic.

Estem, doncs, en un període de profunda transformació urbana en el qual tenen un paper clau tots aquells sectors d'activitat directament relacionats amb la producció i transmissió de coneixements, sectors que cada cop representen una part més important del sistema econòmic.

La xarxa de telecomunicacions

La implantació d'una xarxa de cable adequada hauria de constituir un important estímul per al desenvolupament de noves activitats econòmiques i per a l'adaptació a una demanda creixent en el sector terciari. Alhora, hauria de permetre el desenvolupament correcte de les xarxes i serveis de telefonia, televisió i Internet, entre d'altres.

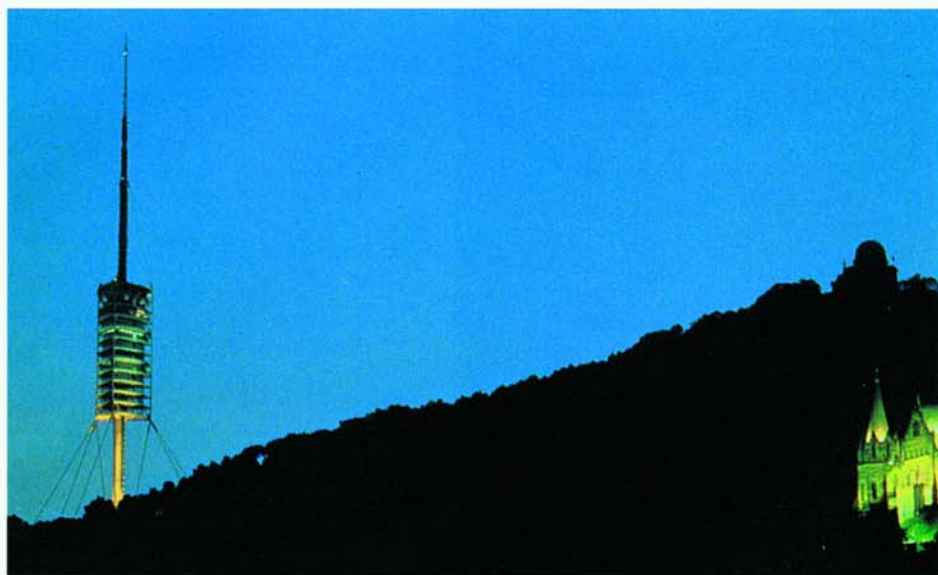
Després de l'acord a què van arribar la Generalitat de Catalunya, la Federació de Municipis de Catalunya i l'Associació Ca-

talana de Municipis, el territori català es divideix en tres demarcacions d'uns dos milions d'habitants cadascuna, per garantir la cobertura de la totalitat de Catalunya.

El total de les inversions que es proposen s'avalua en 140.000 milions de pessetes, que correspondrien a la iniciativa privada. Les propostes preveuen la utilització de les galeries de serveis i túnels existents (rondes i metro), a més d'altres infraestructures reutilitzables.



A dalt, el desplegament de la xarxa de telecomunicacions. A baix, la Torre de Telecomunicacions de Collserola.



de parar a Sants, perquè les obres no estiguin encara acabades, però és evident que tot està fet perquè l'estació definitiva estigui a la Sagrera.

Què falta al Fòrum del 2004 perquè sigui creïble?

Res no li falta! En el proper any s'anirà concretant tot.

Que falta a l'Auditori, que s'havia d'inaugurar el 1992 i encara està pendent?

Res. S'inaugurarà el 23 de març. Serà un edifici sorprenent.

I a la Carta Municipal, què li falta perquè

els ciutadans vegin l'aplicació pràctica?

Es notará quan puguem posar en marxa la justícia local, per exemple. Una justícia per als petits temes, per millorar la convivència. La Carta és necessària per facilitar el govern de la ciutat postmoderna, perquè aquí encara anem amb els estris que ens van servir per a la societat industrial i manufacturera, aquella que era governada pels caps a la fàbrica, pels capellans a les esglésies i pel guàrdia urbà, que posava ordre al carrer. Doncs bé, part d'aquestes funcions les ha d'arbitrar la justícia local. A Londres ningú no aparca en doble fila.

El Pacte de Mobilitat és només una

declaració de bones intencions?

El Pacte ha de servir per recuperar el civisme del trànsit a Barcelona. No aparcar en doble fila era un orgull per als conductors barcelonins.

Doncs a tothom se li ha oblidat, aquest orgull. Això ja sembla Madrid.

No és veritat; Madrid continua sent pitjor.

A l'alcalde li queda el paper de pregoner cívica?

És el meu paper, però també el de la resta de la ciutat, el de la gent que crea opinió, el dels diaris. Marta Mata va fer aquell manual de civisme i molta gent se'n va riure, però

El nou Poblenou: la nova fàbrica del coneixement i la cultura

Durant el segle XIX i bona part del segle XX, el Poblenou ha estat al capdavant d'un desenvolupament industrial que va configurar Barcelona i Catalunya com 'la fàbrica d'Espanya'.

Als últims anys, els canvis tecnològics i comercials han permès en uns casos i obligat en uns altres al trasllat de moltes indústries originalment instal·lades en aquesta àrea.

Això està permetent la plena integració del barri al conjunt de la ciutat, amb l'obertura de la Diagonal fins al mar i la construcció d'habitatges i equipaments.

El Poblenou, però, pot i hauria de seguir tenint un paper molt important en el nou model de desenvolupament urbà.

Situat en un emplaçament privilegiat, al cor de la regió metropolitana de Barcelona, el nou Poblenou pot esdevenir un espai privilegiat per a l'establiment d'activitats productives, no contaminants i d'alt valor afegit, directament relacionades amb les noves tecnologies, tractament d'informació, producció de coneixement i creativitat artística i cultural.

Imatge aèria del Poble Nou



L'ENTREVISTA

tenia molta raó. Mantenir el civisme és fonamental. I per mantenir-lo no calen predicadors, sinó justícia. Els ciutadans centreeuropeus ho fan i nosaltres, que ja tenim 17.000 dòlars de renda per capita, és a dir, els seus mateixos problemes, per què no hem de fer el mateix?

Les escombraries: cada dia n'hi ha més, i més brutícia.

El problema no és els residus, sinó els embolcalls, la qual cosa em resulta més patètica encara. Un embolcall que no es plega convenientment, que es llença al contenidor tal qual, ple d'aire, i sobresurt. Barcelona es converteix cada cop més en un centre

comercial, i la funció comercial es basa més en l'embalatge que no pas en el contingut. Compres un disc compacte i el paper i l'embalatge tenen més volum que el mateix disc, que és petit i senzill. Doncs bé, hem de pactar amb els comerciants la manera com s'ha de fer la recollida, com s'ha de plegar el cartró. I no és suficient que me'n vagi un diumenge a fer-ho, per donar exemple, sinó que cal que la justícia local funcioni i un cop pactada la forma es faci complir.

Abans hem parlat de Madrid. Quines intencions té Madrid respecte de l'aeroport de Barcelona?

Un eslògan de la Ciutat del Coneixement és

Equipaments culturals

En la irreversible configuració de les grans ciutats com a centres de coneixement, d'informació i de serveis, la cultura i els equipaments culturals tenen un paper fonamental.

No es tracta només que la ciutat necessiti tenir una bona oferta d'espectacles i uns bons museus per al consum interior o turístic. Es tracta també, i sobretot, de tenir permanentment la capacitat de rebre, de reciclar i d'exportar idees, sensibilitats i projectes que millorin la qualitat de la vida urbana i que qualifiquin la ciutat en la concurrència internacional. I no pot haver-hi una ciutat amb una vida cultural rica i oberta que no disposi d'unes estructures i uns equipaments culturals consolidats tant en l'àmbit del patrimoni històric com en el de la creació contemporània.

D'altra banda, en una societat on cada cop es disposa de més temps lliure, la tradició, vitalitat i riquesa cultural d'algunes ciutats esdevé no només una dimensió decisiva de la qualitat de vida, sinó un factor econòmic de primer ordre.

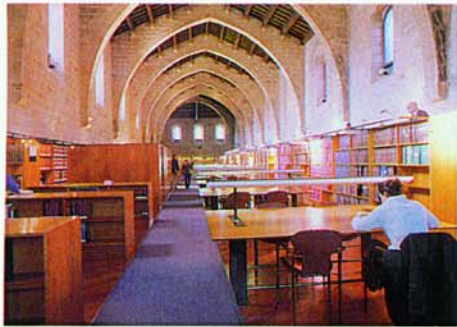
El Pla de Biblioteques

Una de les condicions essencials per avançar cap a la societat del coneixement –i, per tant, cap a un desenvolupament sostenible– és la facilitat d'accés públic a la informació i el coneixement acumulat en els diferents camps del saber i la cultura.

En aquest sentit, les biblioteques i els centres de documentació constitueixen un

"serveis i aeroports". Si volem tenir una ciutat capdavantera al segle XXI, necessitem un aeroport que serveixi als interessos de la ciutat, i el que tenim ara és subsidiari del de Madrid.

Això no és un problema tècnic, sinó polític. Evidentment, és un assumpte de política de l'Estat. Passa que els nacionalistes d'Espanya miren d'omplir l'avió a Madrid i els nacionalistes francesos miren que s'ompli a París. En la mesura en què l'aeroport de Madrid es descentralitzés, nosaltres hi guanyaríem molt, perquè miraríem de fer vols intercontinentals amb avions més petits, que és el que s'està fent arreu.



equipament fonamental.

El Pla de Biblioteques recentment aprovat per l'Ajuntament de Barcelona dibuixa una xarxa formada per una Biblioteca Central, un mínim d'una biblioteca per districte i les biblioteques de barri, que seran 28.

Les noves biblioteques tenen el paper fonamental de facilitar la transformació activa de la informació en coneixement, posant aquest procés a l'abast de la majoria de la població. Això implica una reconversió dels serveis bibliotecaris existents, que han de passar a ser efectius proveïdors de recursos i serveis per a la documentació i la lectura en els suports més diversos.

La Biblioteca Provincial. La recuperació del Born



La Biblioteca Provincial era la gran assignatura pendent del sistema bibliotecari de la ciutat. El 21 de novembre de 1997, el Ministeri d'Educació i Cultura, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona van signar un acord per ubicar-la a

l'antic Mercat del Born.

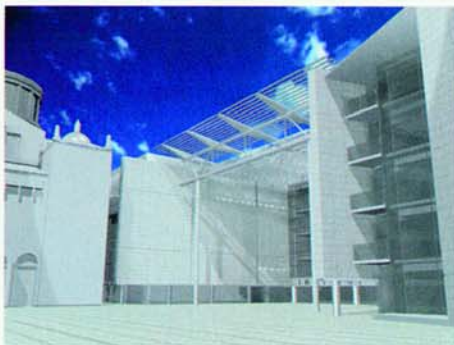
Les obres començaran el 1999, i la data límit per a l'obertura de la biblioteca és l'any 2002. El cost del projecte, 3.700 milions de pessetes, és assumit íntegrament pel ministeri.

El municipi cedeix l'edifici, valorat en 4.000 milions, mentre que la Generalitat es farà càrrec de la gestió de l'equipament.

La Biblioteca Provincial serà la més gran de Barcelona i funcionarà com a biblioteca central urbana, d'acord amb la llei del sistema bibliotecari de Catalunya i el Pla de Biblioteques de l'Ajuntament de Barcelona. Tindrà una superfície aproximada de 15.000 m².

La reconversió respectarà l'estructura de l'antic mercat, obra de Josep Fontserè i construït el 1876. Va deixar de funcionar com a mercat el 1976. Ara esdevindrà l'equipament cultural de més envergadura del barri de la Ribera i un dels motors principals de la millora i reactivació de la zona.

La Ciutat del Teatre



La Ciutat del Teatre serà el gran pol d'arts escèniques de Montjuïc. Un pol que articularà diverses infraestructures, algunes ja existents i d'altres de nova creació. El seu nucli central estarà integrat pel Mercat de les Flors i les noves seus de la Fundació Teatre Lliure i de l'Institut del Teatre, agru-

pati al voltant de la plaça Margarida Xirgu.

El projecte reurbanitzarà la zona compresa entre el carrer Lleida, el passeig de Santa Madrona, els carrers Baix i Sant Isidre, el passeig de l'Exposició i la plaça Margarida Xirgu.

L'Auditori



El nou Auditori, que entra en funcionament aquesta primavera, serà una veritable ciutat de la música. Tindrà com a formació resident l'Orquestra Simfònica de Barcelona i Nacional de Catalunya, i alhora serà seu del Conservatori Superior de Música i del Museu de la Música.

Juntament amb el Teatre Nacional de Catalunya i l'Arxiu de la Corona d'Aragó, completarà el nucli cultural de les Glòries.

El Centre Cultural Tecla Sala

A l'edifici de l'antiga fàbrica Tecla Sala s'ubicarà, a més del Centre Cultural Metropolità -que conservarà la sala d'exposicions a la primera planta-, la nova Biblioteca Central de l'Hospitalet. El total de sostre per a equipament és de 16.000 m².

L'espai cultural principal de l'Hospitalet forma part d'un PERI aprovat l'any 1996 en el qual es redefineix el sector com un espai de caràcter central amb usos polivalents: equipament cultural i de lleure, residencial, espai verd i equipament esportiu.

El destí Barcelona és rendible?

Molt. Nosaltres hem d'aspirar a ser la capçalera dels creuers dels EUA pel Mediterrani. Penseu que la línia amb més èxit de l'any 1998 que ha tingut la companyia nord-americana Delta és la que cobria Barcelona i Nova York. El contrasentit és que, malgrat això, en arribar setembre l'han de tancar. I la tanquen.

Quin llibre té a la tauleta de nit?

Un de Vinyoli. El porto a la butxaca de la jaqueta: veieu?

Barça o Espanyol?

El Barça al cor i l'Espanyol pel coratge que han

demonstrat fent la transformació que han fet.

Què queda de Marx i del marxisme?

L'optimisme de creure que era possible fer un món millor.

Jospin o Blair?

Blair, Jospin, Schröder i D'Alema. La mescla és més rica que un de sol.

El seu principal defecte?

Ja ho diuen els de l'oposició; per què haig d'insistir-hi?

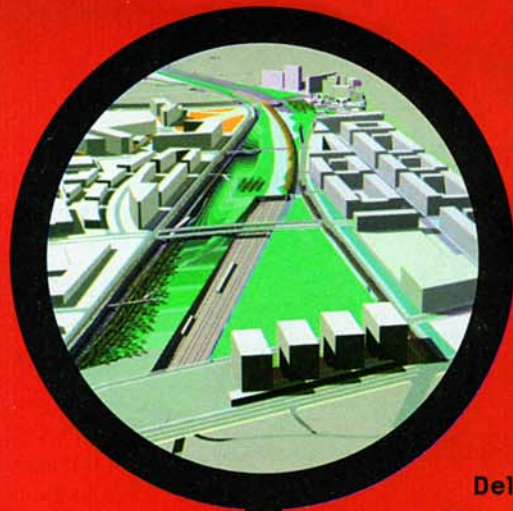
Tímid?

Una mica.

B
A
R
C
M
L
O
N
A
S

els futurs de
la ciutat

2004



Del 12 de març
al 18 d'abril de 1999
Entrada gratuïta



Horari: de dilluns a divendres 10 a 19 hores - dissabtes, dimenges i festius de 10 a 20 hores
Visites concertades, escoles i grups: 93 225 26 65 Informació general: 93 225 50 56



Ajuntament de Barcelona



Metropolis'99
Barcelona



Centre de Cultura Contemporània
de Barcelona

