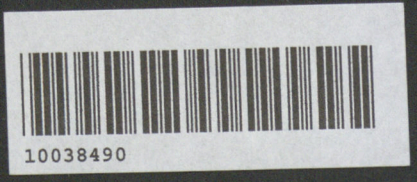
L'ESPAI PÚBLIC BARCELONA METRO-POLITANA

2018–2022

AMB

INTERVENCIONS I CONVERSES


10038490

L'ESPAI PÚBLIC DE LA BARCELONA METROPOLITANA

INTERVENCIONS
I CONVERSES

2018-2022

AMB | Àrea Metropolitana de Barcelona

BIBLIOTECA

AMB

Ens plau presentar-vos L'ESPAI PÚBLIC DE LA BARCELONA METROPOLITANA. INTERVENCIONS I CONVERSES 2018-2022, el sisè llibre de la col·lecció que edita regularment l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i que recull una selecció dels projectes d'espai públic duts a terme a l'àrea metropolitana en aquests cinc anys. Són obres construïdes per fer avançar la ciutat amb noves mirades, però que segueixen els principis que ens han dut fins aquí.

Després de més de trenta-cinc anys apostant, de manera ferma i persistent, per un espai públic de qualitat que és alhora el lloc on es visibilitzen els conflictes socials i on podem posar en pràctica les eines per vertebrar, cohesionar i democratitzar el territori i per afrontar les conseqüències del canvi climàtic, ens reafirmem en la nostra voluntat de fer possible el dret a la ciutat.

L'aprovació de la iniciativa Nova Bauhaus Europea, per part de la UE, planteja reptes de futur per a l'arquitectura i les ciutats del segle XXI després d'anys de canvis intensos i de superar circumstàncies de gran exigència social: una crisi econòmica, una pandèmia i una guerra que, acompanyada d'una crisi energètica, ens demanen que fem una aposta decidida per les energies renovables, convertint així les adversitats en oportunitats.

Cal, doncs, mantenir el compromís de projectar i construir una metròpolis habitable i aprofitar aquesta oportunitat per fer-la sostenible, confortable i equitativa; una ciutat de ciutats en què els equipaments, les infraestructures i els serveis siguin de qualitat a tot arreu.

L'AMB és un referent en la construcció de l'espai públic metropolità, fruit de l'experiència acumulada que ha de servir per afrontar amb garanties la concreció del model urbà que deriva del nou Pla director urbanístic metropolità, aquest pla que farà de la metròpolis de Barcelona un territori més equitatiu, socialment més just i ambientalment més sostenible.

Us convidem a explorar aquesta publicació i a gaudir-ne.

ADA COLAU
Presidenta de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

ANTONIO BALMÓN
Vicepresident executiu de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

L'ESPAI PÚBLIC DE LA BARCELONA METROPOLITANA. INTERVENCIONS I CONVERSES 2018-2022 és el sisè llibre de la col·lecció «Espais Metropolitans». Vam publicar el primer, el vermell, el 1999 i abastava els deu anys anteriors. Amb una cadència de quatre anys (any amunt, any avall) han anat apareixent el verd, el gris, el negre i el plata.

Com és lògic, la col·lecció ha sofert modificacions amb el pas del temps: ha canviat la classificació i el nombre de projectes, la contextualització teòrica i fins i tot el públic al qual va dirigida. Si bé al començament es pensava en un perfil tècnic, amb els últims lliuraments hem intentat atreure qualsevol lector que pugui interessar-se per l'espai públic. Sempre ha estat un llibre amb vocació internacional —per això des de l'inici els textos s'han publicat en diversos idiomes—, però ja en l'última edició es va poder comptar amb tres versions: en català, castellà i anglès.

Tot i haver evolucionat, en aquests trenta-tres anys l'essència de la col·lecció s'ha mantingut constant: els llibres són catàlegs d'arquitectura que recullen les obres d'espai públic que ha dut a terme l'AMB i que, per unes o altres raons, es consideren més representatives de cada període.

Després del llibre plata, que va voler marcar un punt i a part en la col·lecció, era temptador concebre un llibre diferent, que no seguís la idea de catàleg; però creiem que el valor de les publicacions depassa el que és purament arquitectònic: les obres retraten els habitants de la metròpolis i també les aspiracions dels equips tècnics que projectem per a ells els espais en els quals ens relacionem.

El llibre blanc és, doncs, un llibre continuista. Segueix la mateixa estructura que els anteriors i aplega les obres per tipus d'espai: l'espai parc, on hi caben les intervencions d'infraestructura verda; l'espai ribera, que combina projectes realitzats tant al litoral com als rius; l'espai cobert, que recull projectes d'equipaments i que hem desdoblat en aquesta ocasió per destacar el pes creixent de la rehabilitació d'edificis; l'espai urbà, on hi caben grans transformacions i petites intervencions que faciliten la vida a les persones, i l'espai mobilitat, on s'agrupen les obres en les quals la mobilitat sostenible és el motor (o l'ànima) del projecte.

Malgrat la continuïtat, el llibre incorpora tres novetats fonamentals respecte de l'anterior. La primera és la intenció de mostrar més obres amb el mateix nombre de pàgines, reduint per tant la informació de cada obra al que és essencial.

La segona és la incorporació d'informació addicional en alguns projectes: els requadres negres que esquitxen algunes pàgines del llibre i que anomenem «zoom» ens permeten acostar-nos a una obra des d'un altre punt de vista i enllaçar-la amb altres projectes o estudis de l'AMB que també incideixen en el territori. Perquè creiem realment que la transversalitat, tan difícil d'aconseguir en la pràctica, aporta un canvi de perspectiva i d'escala, i que aquest «abastar-ho tot» (des de la redacció del Pla director urbanístic metropolità fins a l'edició d'aquest mateix llibre) és el que dona sentit a la nostra feina, que no és res més que construir la metròpolis que tenim somiant amb la que volem.

També en el marc de la transversalitat i el context de les obres que es publiquen hem volgut recollir tres punts de vista més amplis: la visió global del territori metropolità, per Ramon M. Torra; el marc de desenvolupament del nou Pla director urbanístic metropolità, per Xavier Mariño, i els reptes de futur que cal afrontar per continuar construint l'espai públic, per Albert Gassull.

La tercera novetat és convertir els textos d'introducció dels sis capítols en converses, una lectura més amena que fa possible que el nostre missatge arribi a un públic més ampli. Cada inici de capítol és en realitat una entrevista doble: amb un professional que participa des de l'AMB en la realització d'obres i amb un professional que analitza els mateixos temes des d'un punt de vista diferent, des de la seva experiència en altres administracions públiques o en la pràctica privada de la professió. Per a aquestes converses hem comptat amb la inestimable participació d'Anatxu Zabalbeascoa, periodista i historiadora de l'art que escriu i reflexiona sobre arquitectura i disseny.

A partir d'uns continguts definits i estructurats, l'equip d'Actar, amb Ricardo Devesa, Marta Bugés i Ramon Prat al capdavant, ens ha ajudat a transformar-los en una publicació atractiva i interessant que reflecteix el conjunt d'obres que l'AMB ha dut a terme a l'espai públic durant el període 2018-2022.

Per acabar, volem agrair totes les ajudes, suggeriments, comentaris i replantejaments que ens han acompanyat al llarg de l'elaboració del llibre. Per part nostra, hem intentat que els continguts siguin el més rigorosos, concisos i atractius possible, que les imatges i els plànols reflecteixin la intenció de les obres i que les memòries de les actuacions construeixin relats i destaquin els valors fonamentals dels projectes.

La nostra feina s'acaba aquí i el llibre ja és dels lectors, que li donaran el seu veritable valor en llegir-lo, fullejar-lo, escanejar els codis QR i desar-lo a la prestatgeria amb la resta de la col·lecció.

NOEMÍ MARTÍNEZ
LUISA SOLSONA
Secció de Disseny,
Divulgació i Documentació

ISABEL CLOS
Oficina de Gestió Editorial

ÍNDEX

Presentació 3
Ada Colau, Antonio Balmón

Nota editorial 4
Noemí Martínez,
Luisa Solsona, Isabel Clos

L'espai públic de la Barcelona metropolitana 10
Ramon M. Torra

Els projectes d'espai públic i el PDUM 14

Cap a l'àrea metropolitana del futur 16
Xavier Mariño

Obres d'espai públic 2018-2022 290

Reptes 292
Albert Gassull

Col·lecció Espais Metropolitans 1989-2022 296

Organigrama 298

Equip tècnic 300

Crèdits 302

ESPAI PARC 22

Conversa amb Imma Jansana 23
Anatxu Zabalbeascoa

Infraestructura verda, PDUM 28

Conversa amb Cati Montserrat 30
Anatxu Zabalbeascoa

Avinguda dels Alps i parc de Rosa Sensat 34
Cornellà de Llobregat
Cornellà Natura

Parc de Can Bada 40
Badalona
Protocol de sostenibilitat

Torrent d'en Tortuguer 44
Ripollet
Xarxa de parcs metropolitans (XPM)

Aula K 48
Santa Coloma de Gramenet

Àrea de jocs al parc de les Planes 50
L'Hospitalet de Llobregat

Parc de la Costeta 52
Begues

Parc del Bosc de Can Gorgs 57
Barberà del Vallès
Millores de la biodiversitat

Parc de Can Solei i de Ca l'Arnús 60
Badalona

ESPAI RIBERA 64

Conversa amb Iñaki Alday i Margarita Jover 65
Anatxu Zabalbeascoa

L'espai de l'aigua, PDUM 70

Conversa amb Antoni Farrero 72
Anatxu Zabalbeascoa

Parc de la Riera d'en Font 77
Montgat

Dunes 81
Platges metropolitanes
Aprenem a la Xarxa

TIV_AMB 84
Platges metropolitanes

Pèrgola d'ombreig_AMB 86
Platges metropolitanes
Catàleg de mobiliari de platges

Senyalització 88
Platges metropolitanes

Passarel·la penjant sobre el riu Ripoll 91
Barberà del Vallès

Passarel·la sobre la riera Comerç 94
Sant Feliu de Llobregat
Parc Riu Llobregat

Gual inundable al riu Ripoll 96
Ripollet

Gual inundable al riu Llobregat 98
Diversos municipis

Recuperació del front fluvial 100
Molins de Rei

Accessos a les platges 102
Viladecans

Recuperació de l'entorn fluvial 104
Sant Andreu de la Barca

ESPAI REHABILITAT 106

Conversa amb David Chipperfield 107
Anatxu Zabalbeascoa

Patrimoni cultural, PDUM 112

Conversa amb Carlos Llinás 114
Anatxu Zabalbeascoa

Centre cívic Palmira Domènech 118
El Prat de Llobregat

Biblioteca El Molí 124
Molins de Rei
SBAU

Escola de música Roser Cabanas 132
Cornellà de Llobregat

Ca l'Altisent i jardins de la Font del Rector 135
Sant Climent de Llobregat

Unió de Cooperadors 140
Gavà

Mercat de Sant Andreu 143
Barcelona
Visor d'equipaments

Espai jove i de creació La Nau 148
Barberà del Vallès

ESPAI COBERT 150

Conversa amb Josep Ferrando 151
Anatxu Zabalbeascoa

Nivell de dotació dels teixits urbans, PDUM 156

Conversa amb Oriol Ribera 158
Anatxu Zabalbeascoa

Centre cultural i cívic Virgínia Amposta 164
Sant Vicenç dels Horts

Centre cívic de la Guàrdia 169
Sant Vicenç dels Horts

Zona esportiva Ricard Ginebreda 173
Molins de Rei

Biblioteca Teresa Pàmies 180
Cornellà de Llobregat
Senyalització

Biblioteca Clara Campoamor 186
Cornellà de Llobregat
Senyalització

Complex esportiu Can Xarau 192
Cerdanyola del Vallès

Pistes esportives 194
Pallejà

Pista esportiva Marcel·lí Moragas 198
Gavà

ESPAI URBÀ 200

Conversa amb Beth Galí 201
Anatxu Zabalbeascoa

Centres de l'àmbit metropolità, PDUM 206

Conversa amb Claudi Aguiló Riu i Eva Pagés 208
Anatxu Zabalbeascoa

Passeig de la Salzereda 212
Santa Coloma de Gramenet
Pla Pinta Verda

Carrers del nucli antic 218
Castellbisbal

Plaça de l'Església 222
El Papiol

Carrer de Matas 225
Tiana

Entorn del Museu Torre Balldovina 228
Santa Coloma de Gramenet

Avinguda de Cerdanyola 232
Sant Cugat del Vallès

Zona verda al carrer de Claverol 234
Sant Vicenç dels Horts

Accés a l'estació de ferrocarril 236
Barberà del Vallès

Jardins de Joan Salvat-Papasseit 238
El Prat de Llobregat

Carrer d'Andalusia 241
Castelldefels
Model d'espais lliures

Carrer i plaça d'Azorín 244
Badalona

Plaça de Francesc Macià 246
Sant Feliu de Llobregat

ESPAI MOBILITAT 248

Conversa amb Paul Lecroart 249
Anatxu Zabalbeascoa

Xarxa de mobilitat activa 254

Conversa amb Javier Ortigosa 256
Anatxu Zabalbeascoa

Carrer de Pere IV 260
Barcelona

Connexió pedalable 266
Diversos municipis
Metròpolis d'avingudes

Passeig de Llorenç Serra 272
Santa Coloma de Gramenet
Bicivia

Accessibilitat al carrer de Bètica 275
Badia del Vallès
Passatges metropolitans

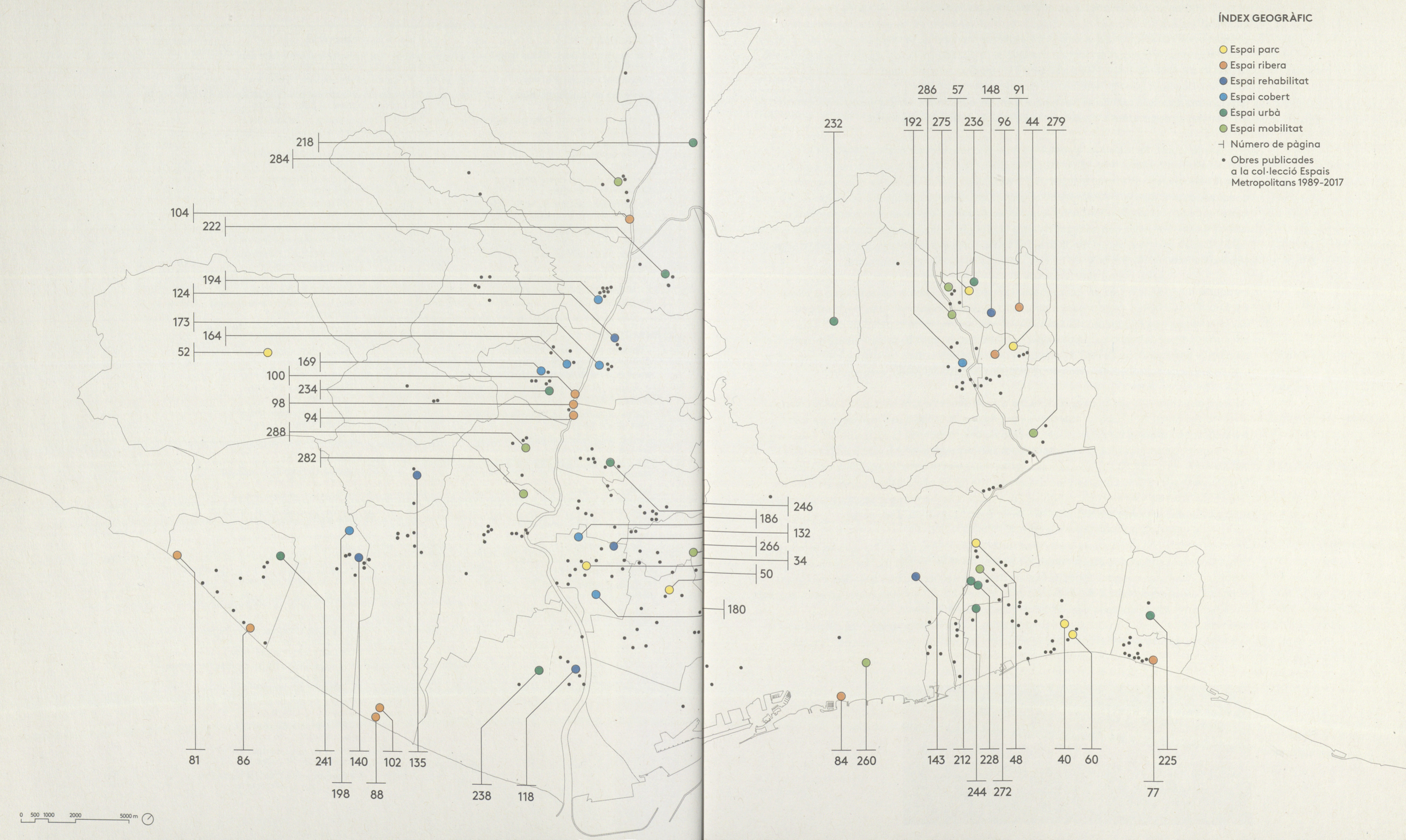
Connectivitat al barri de Mas Rampinyo 279
Montcada i Reixac
Model urbanístic MiR

Accés al barri de Ciutat Cooperativa 282
Sant Boi de Llobregat

Accés al parc Central 284
Sant Andreu de la Barca

Carrer de la Clota sota l'AP-7 286
Cerdanyola del Vallès

Aparcament a l'illa del cementiri 288
Santa Coloma de Cervelló


ÍNDEX GEOGRÀFIC
Espai parc
Espai ribera
Espai rehabilitat
Espai cobert
Espai urbà
Espai mobilitat
Número de pàgina
Obres publicades a la col·lecció Espais Metropolitans 1989-2017
218
284
104
222
194
124
173
164
52
169
100
234
98
94
288
282
81
86
241
198
140
88
102
135
238
118
232
286
57
148
91
192
275
236
96
44
279
246
186
132
266
34
50
180
84
260
143
212
228
244
272
48
40
60
225
77
0 500 1000 2000 5000 m

Actualment, en un món on més de la meitat de la població és urbana, ningú no posa en dubte que el futur del planeta depèn de la capacitat transformadora de les ciutats, aquests ens complexos on l'espai públic, que és de tots, és l'espai democràtic per excel·lència, el que defineix i identifica la col·lectivitat i és punt de trobada de la ciutadania, l'espai que fomenta la cohesió social i la convivència. En el desenvolupament de les ciutats contemporànies, l'espai públic és, doncs, l'element que les vertebra i els dona consistència interna, fa menys punyents les desigualtats socials i contribueix a estendre la mateixa qualitat urbana per tots els racons de les metròpolis, tinguin molta o poca extensió, ja siguin centrals o perifèrics.

En el primer quart del segle XXI la complexitat ha anat creixent en tots els àmbits de la societat i s'ha accelerat sobretot en els últims anys. A la recent crisi sanitària originada per la pandèmia de la covid-19 cal afegir-hi la crisi energètica derivada de la guerra d'Ucraïna, que ha contribuït a aguditzar encara més la crisi climàtica i ha portat la societat a replantejar-se moltes de les seves maneres de fer. Per poder afrontar els nous reptes a què han de respondre els entorns urbans, les institucions europees han endegat diverses iniciatives, com ara el Pacte Verd Europeu, que ha de dur Europa a la neutralitat climàtica el 2050, o la Nova Carta de Leipzig, vinculada a l'Agenda Urbana Europea 2030, que posa en relleu el poder transformador de les ciutats.

En aquest marc d'iniciatives per acompanyar i conduir el creixement de les ciutats, la Nova Bauhaus Europea (NEB) vol donar una dimensió cultural i tangible al Pacte Verd Europeu. Recollint l'esperit de la Bauhaus del segle XX, vol millorar la vida de la població amb accions en diferents camps que siguin perceptibles per les persones: els edificis, l'espai públic, la moda o el mobiliari, i promoure un nou estil de vida que combini el bon disseny amb solucions innovadores i sostenibles que contribueixin a la descarbonització i siguin inclusives i assequibles.

Aquesta iniciativa europea es dirigeix de manera molt directa a tots els actors que intervenen en el territori –professionals, agents econòmics i administracions públiques– perquè entre tots promoguin una arquitectura i un disseny de l'espai públic basats en la sostenibilitat, la bellesa i la inclusió social. A més de crear un espai de reflexió per imaginar una vida més sostenible i inclusiva a Europa, la NEB dona suport al canvi mitjançant l'accés a diversos instruments de finançament que la Unió Europea posa a disposició de les administracions públiques. Tant els fons FEDER com els fons Next Generation EU són suports econòmics per desenvolupar projectes que aposten per la transició ecològica i la transformació digital de la societat.

Tenint en compte que tots aquests reptes tenen un gran efecte sobre el territori, també el món de l'arquitectura i la construcció està promovent canvis en els objectius i les maneres de fer per contribuir a controlar, mitigar i reconduir algunes de les conseqüències més negatives del canvi climàtic. Conscients del pes de la construcció en el consum d'aigua i d'energia i en l'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle, s'aposta per la descarbonització dels materials i dels processos constructius, per la circularitat i per les estratègies bioclimàtiques que, juntament amb sistemes d'instal·lacions més eficients, permeten reduir la demanda energètica i d'aigua dels edificis i dels espais públics.

L'espai públic de la Barcelona metropolitana

Ramon M. Torra

Arquitecte. Gerent del l'AMB

En el marc d'una societat que reclama cada dia més participar en els processos de disseny de l'espai públic perquè siguin sostenibles i equitatius, a més de la NEB i de la nova directiva d'eficiència energètica dels edificis que s'està debatent al Parlament Europeu, a Espanya i a Catalunya s'han aprovat sengles lleis[1] per preservar i impulsar la qualitat de l'arquitectura, incidint en processos de contractació amb jurat, i per promoure la comunicació per apropar l'arquitectura i els seus valors als ciutadans.

En sintonia amb l'evolució i els reptes del seu entorn europeu, la Barcelona metropolitana actual és una realitat complexa i diversa que s'estén per 36 municipis amb identitat pròpia, on hi viuen 3,3 milions de persones, en un medi natural definit i limitat per dos rius (el Llobregat i el Besòs), els sistemes muntanyosos litorals (les serralades Litoral i de Marina i el massís del Garraf) i més de quaranta quilòmetres de costa mediterrània. Com a metròpolis contemporània, la ciutat no és només l'espai construït i altament densificat: també en formen part l'espai natural i els espais lliures territorials, que són un important actiu econòmic i que representen més de la meitat del territori. Així doncs, la ciutat s'explica des del conjunt de la infraestructura verda, amb l'impuls d'un nou paradigma de naturalització de l'espai urbà –i no tant de renaturalització, ja que sovint es promou el creixement de la natura en llocs profundament urbanitzats, on el verd fa anys que va desaparèixer o hi té una importància molt residual.

Un dels reptes a escala mundial que afecta molt directament l'àrea metropolitana de Barcelona és com es poden afrontar algunes de les conseqüències del canvi climàtic –la pujada del nivell del mar, l'augment de freqüència dels temporals, la prolongació dels períodes de sequera, les temperatures cada cop més extremes, etc.– i fer que la ciutat sigui més resilient i adaptable. I aquí els espais oberts tenen un paper principal: són els més afectats per les conseqüències del canvi climàtic, però són també el gran potencial que té l'ecosistema urbà per adaptar-se a les noves circumstàncies; són una part de la infraestructura verda que pot transformar-se per construir un nou model urbà. Aquest model malda per desenvolupar una ciutat que sigui més permeable en diversos sentits: per fer créixer la superfície de sòl que no està asfaltada o pavimentada i, per tant, on l'aigua de pluja s'infiltra amb més facilitat; i per crear espais de natura que s'incorporin tant als edificis (patis, cobertes verdes, etc.) com als espais entre edificis (carrers, places, etc.).

Per adaptar-se i reduir els efectes negatius del canvi climàtic que es produeixen en el territori que gestiona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) treballa de manera transversal des de totes les seves competències i serveis per garantir una ciutat més amable i connectada ecològicament, on la sostenibilitat i l'equitat siguin el fil conductor, una ciutat on els espais verds contribueixin a reduir l'efecte d'illa de calor i a millorar la qualitat de l'aire i, per tant, la vida de la població.

L'estabilització del litoral, la restauració ecològica i paisatgística dels espais fluvials, la gestió sostenible dels boscos o la gestió del cicle de l'aigua són algunes de les línies d'intervenció per restaurar i potenciar la infraestructura verda. El litoral metropolità és probablement l'espai on els estralls derivats del canvi climàtic són més evidents. La línia de costa retrocedeix en diversos punts a causa dels processos erosius derivats de diferents episodis de grans pluges i vent. A més, a les platges la pèrdua de sorra és evident –fins a fer-les desaparèixer en algun cas– i és absolutament necessari estabilitzar-les tant amb intervencions en el fons marí com afavorint la regeneració natural de les dunes.[2]

A les lleres dels rius i rieres, la restauració ecològica i paisatgística és fonamental per prevenir i superar els danys que el canvi climàtic provoca en el territori. D'una banda s'apliquen solucions basades en la natura que contribueixen a la gestió i el manteniment d'aquests espais oberts

[1] *Llei 9/2022, del 14 de juny, de qualitat de l'arquitectura, aprovada per les Corts Generals d'Espanya i Llei 12/2017, del 6 de juliol, de l'arquitectura, aprovada pel Parlament de Catalunya.*

[2] *L'any 2022, el projecte de millora i protecció dels sistemes dunars desenvolupat a les platges metropolitanes del sud de Barcelona va guanyar el premi New European Bauhaus en la categoria «Reconnecting with Nature».*

relacionats amb l'aigua, i de l'altra s'impulsa la relació de l'espai públic a banda i banda de la llera dels rius construint passos inundables que permeten la mobilitat de les persones sense afectar la connectivitat ecològica i el desenvolupament natural dels cursos fluvials.

Als espais oberts, les temperatures extremes, la manca de pluja i la conseqüent disminució d'aigua dels aqüífers posa en perill la biodiversitat i la sostenibilitat dels ecosistemes i incrementa el risc d'incendi a les zones boscoses. Aquí, igual que a la ciutat construïda, la gestió integral del cicle de l'aigua pren una rellevància creixent: cal aprofitar al màxim tot el volum de precipitacions conduint-lo cap als aqüífers o retenint-lo i reutilitzar l'aigua per al reg sense deixar que s'esmunyi pel clavegueram cap al mar.

A l'espai públic de la ciutat construïda, el canvi climàtic té conseqüències en una doble vessant. D'una banda, cal planificar els espais perquè puguin superar els períodes de sequera: han de garantir la infiltració i recollida de l'aigua de pluja de manera que el sistema de reg es pugui abastir sense haver-se de connectar a la xarxa d'aigua potable. De l'altra, cal proporcionar a la població, especialment la més vulnerable, una xarxa de refugis climàtics que li permetin recuperar-se de l'estrès tèrmic que provoquen les altes temperatures. Aquests refugis poden situar-se tant en equipaments públics –amb climatització o ventilació creuada que garanteixi una temperatura de confort– com en espais a l'aire lliure –on les condicions de confort s'assoleixin amb vegetació abundant, uns mètodes naturals que ajuden a regular la temperatura.

Des de finals de la dècada dels vuitanta, l'AMB ha anat construint una manera de «fer espai públic» des de l'experiència i la persistència en l'aplicació de certs criteris i principis que parteixen del respecte al lloc, a les necessitats de l'entorn concret (tant l'entorn natural com social) i al reconeixement que l'obra pública ha de ser un model que contribueixi a la cohesió social i territorial, no des de la teoria sinó des de la pràctica. Els criteris que abans responien més a una intuïció i a una via d'exploració ara, en el marc d'una nova realitat global, s'han consolidat i erigit en eines imprescindibles a l'hora de projectar els diferents elements que componen l'espai públic.

Una d'aquestes eines és el *Protocol de sostenibilitat*[3] que l'AMB implementa en les obres que projecta i construeix. Així pot incidir de manera més directa en la necessitat de potenciar l'entorn construït i recuperar el patrimoni donant-li una segona vida i, al mateix temps, impulsa estratègies per suavitzar els efectes del canvi climàtic: millorar la gestió dels recursos, avançar en la reducció de les demandes hídrica i energètica, i fomentar la biodiversitat, la mobilitat sostenible, les energies renovables i la renaturalització urbana.

[3] *Àrea Metropolitana de Barcelona. Protocol de sostenibilitat. Criteris ambientals per als projectes i les obres de l'AMB i l'IMPSOL (2021).*

En la mateixa línia de canvi i adaptació a la nova realitat, el Pla director urbanístic metropolità (PDUM), que s'acaba d'aprovar inicialment, posa les bases per definir la ciutat metropolitana del futur, aquesta ciutat de ciutats que és molt més que la simple suma de 36 municipis. Les propostes del nou pla avalen un canvi de paradigma que prové, entre altres, del desplegament dels objectius de desenvolupament sostenible de les Nacions Unides i l'aplicació de les agendes urbanes internacionals; un nou paradigma que parteix de les capacitats del territori per trobar solucions a les demandes de la població i mitigar les conseqüències del canvi climàtic, un pla en què «refer» és més important que «fer».

L'espai públic de la Barcelona metropolitana –parcs, costa, espais fluvials, edificis d'equipaments tant nous com rehabilitats, i espais urbans per estar (places, carrers per a vianants), per circular de manera cada vegada més sostenible o per al comerç i altres activitats econòmiques– es

projecta cada dia més perquè sigui flexible i adaptable als canvis de la societat i de l'entorn natural, amb grans lliçons apreses durant la crisi sanitària de la covid-19 i els problemes creixents derivats de l'emergència climàtica.

Treballant des de totes les escales –des del planejament territorial i el paisatge fins al disseny i construcció del mobiliari d'una biblioteca o un racó d'un parc–, amb estratègies i projectes que se superposen i es complementen, l'AMB vol continuar projectant una ciutat d'àmbit metropolità capaç d'adaptar-se a les necessitats canviants de la societat i amb la vista posada en el futur. Els projectes s'han de dissenyar per respondre a les demandes de la població, han de tenir qualitat i bellesa per contribuir al benestar de tota la societat, han de ser proporcionats a uns recursos econòmics públics que s'han de gestionar amb racionalitat i eficàcia, i s'han de pensar des de l'inici en clau de gestió i manteniment per tal que siguin sostenibles al llarg de tota la seva vida útil.

RELACIÓ DELS PROJECTES D'ESPAI PÚBLIC AMB ELS CONCEPTES DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC METROPOLITÀ



La ciutat metropolitana de Barcelona gaudeix d'un gran prestigi en el context internacional, fruit de múltiples factors que la converteixen en una ciutat moderna i cosmopolita: l'entorn territorial privilegiat, el patrimoni històric i artístic, la qualitat urbana, els equipaments de primer nivell, el teixit productiu i d'innovació o la seva oferta cultural, entre d'altres. Però hem d'estar atents perquè, en un món globalitzat que canvia a una velocitat de vertigen, hi ha molta competència entre ciutats. Si volem continuar sent una metròpolis de referència a escala mundial, hem d'evolucionar i adaptar-nos per respondre a tota mena de reptes i oportunitats, tant presents com futurs, però alhora preservar i potenciar els valors de la ciutat mediterrània que tenim, que la singularitzen i la fan única.

Amb una orografia peculiar que és alhora una característica i un condicionant, la metròpolis de Barcelona està formada per trenta-sis municipis heterogenis, amb fortes identitats locals. Té una localització geogràfica envejable que la situa com la porta sud d'Europa, en un àmbit estratègic per al desenvolupament econòmic del continent —el corredor del Mediterrani— que li dona un gran potencial de connexió en xarxa amb les principals capitals del món.

És una metròpolis complexa i molt consolidada, que ha de donar resposta a reptes de caràcter global que, al seu torn, tenen fortes implicacions locals: la mitigació i adaptació al canvi climàtic, la transició energètica, la disrupció tecnològica i les noves demandes de la societat; una metròpolis de ciutats que han de mirar més enllà dels seus límits per entendre que el valor del conjunt és més que la suma de les parts, que s'ha de fomentar una consciència col·lectiva que garanteixi i reforci la visió metropolitana sense perdre, però, la diversitat que la caracteritza i la distingeix.

Amb l'aprovació de la Llei 31/2010, de constitució de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, es crea una administració metropolitana que torna a tenir competències urbanístiques —una potestat inexistent des de la dissolució de la Corporació Metropolitana de Barcelona el 1987. La redacció del Pla director urbanístic metropolità (PDUM) i del Pla d'ordenació urbanística metropolità (POUMet) és l'exponent més visible d'aquesta competència recuperada. Aquests dos instruments han d'ordenar el territori metropolità en les properes dècades i substituir, després de més de 45 anys de vigència i més de 1.200 modificacions, el Pla General Metropolità del 1976, un pla que ha estat una peça fonamental en la construcció de l'àrea metropolitana actual i un referent en el món de la planificació, que ha deixat un llegat inqüestionable, però que, avui en dia, mostra clars símptomes d'esgotament.

Els deu grans objectius del PDUM

Actualment ens trobem immersos en la redacció del PDUM, el pla que defineix el model de desenvolupament urbanístic metropolità i que integra la diversitat del conjunt del territori en un projecte comú; un pla ecològicament sostenible, socialment inclusiu i cohesionat i econòmicament eficient, amb un principi clar que el configura: donar resposta a les necessitats de la població a

Cap a l'àrea metropolitana del futur

Xavier Mariño

Director de l'Àrea de Desenvolupament de Polítiques Urbanístiques de l'AMB

partir d'allò que el territori pot oferir, de les seves capacitats. Estem plantejant, per tant, un canvi de paradigma: és un pla d'oferta i no de demanda, un pla per refer, que no parteix de zero, i que permet avançar. És un pla basat en deu grans objectius estratègics, alineats amb els objectius de desenvolupament sostenible (ODS) i les agendes urbanes:

— Reforçar la solidaritat metropolitana, abordant molts dels reptes i oportunitats a una escala que vagi més enllà de la visió local i fent-ho amb la cooperació del conjunt d'ajuntaments.

— Potenciar la capitalitat metropolitana: fer de la metròpolis de Barcelona el centre articulador de la regió metropolitana i la capital del país, de manera que pugui relacionar-se i competir amb el sistema mundial de ciutats a partir de les seves característiques intrínseques.

— Naturalitzar el territori i potenciar els valors de la matriu biofísica, reconstruint les infraestructures verda i blava metropolitanes per garantir-ne la continuïtat, incorporar-hi tots els espais amb valors ambientals i reforçar-ne així les funcions ecosistèmiques.

— Millorar l'eficiència del metabolisme urbà i minimitzar els impactes ambientals, reduint la dependència de recursos exteriors i apostant per la contenció en la demanda, la circularitat i la maximització dels recursos propis.

— Articular el territori a partir d'una estructura policèntrica que descongestioni la ciutat central i redistribueixi les oportunitats per la resta del territori, de manera que es desdibuixi la frontera entre centre i perifèria.

— Fomentar una mobilitat sostenible que repensi les infraestructures de transport, garanteixi el dret a l'accessibilitat, aposti pel transport públic i la mobilitat activa, asseguri la continuïtat territorial i la integració de les infraestructures i recuperi espai per a les persones i la seva interacció social.

— Afavorir la cohesió social a través de l'accés a l'habitatge —especialment l'habitatge assequible—, a espais lliures o verds pròxims i de qualitat i a una bona cobertura de serveis i equipaments bàsics.

— Rehabilitar i reciclar els teixits urbans, ja que el sòl és un bé escàs i, per tant, s'ha d'actuar prioritàriament en el teixit consolidat, alhora que se'n preserven els valors patrimonials i identitaris.

— Incrementar la complexitat i habitabilitat urbanes i apostar per una ciutat vital, intensa, inclusiva i saludable, on es tingui a prop tot allò necessari per al desenvolupament de la vida quotidiana... en essència, l'anomenada *ciutat dels 15 minuts*.

— Impulsar la competitivitat i sostenibilitat de l'economia metropolitana, proporcionant les condicions físiques i infraestructurals perquè es desenvolupi una activitat econòmica diversa i adaptable en el temps, amb entorns urbans i socials que permetin l'aprofitament de sinergies i afavoreixin processos d'innovació.

El Pla tracta les diverses realitats metropolitanes des d'una òptica de caràcter general, però amb una lògica transversal on les dimensions espacial, temporal i d'escala són fonamentals, i posa l'èmfasi en l'escala intermèdia pròpia de l'interès supramunicipal, una escala que reforça tant els valors locals com la seva relació amb l'esfera regional.

En una metròpolis que evoluciona constantment, molt dinàmica i canviant, es fa difícil identificar i delimitar els elements i àmbits concrets on s'ha d'actuar i probablement té més sentit apostar per les geometries variables que es defineixen en funció del problema que es vol tractar o l'objectiu que es vol assolir. Concretant més en les propostes del Pla, i centrant la mirada en els elements més representatius del procés de reconstrucció de la metròpolis, podem identificar-ne algunes

d'emmarcades en la lògica seqüencial de planificació – projecte – execució – manteniment i seguiment, i d'altres de més específiques, però igualment necessàries, que responen a una lògica d'execució o fins i tot de cost d'oportunitat i que tenen un caràcter més independent i una certa autonomia sense fer perdre la coherència al conjunt.

En el procés de definició del Pla, partim de la infraestructura verda metropolitana, un dels components fonamentals en la configuració de l'àrea metropolitana del futur, i anem avançant cap a la concreció de les característiques dels espais fins a arribar a la millora de les condicions ambientals dels teixits urbans, passant seqüencialment pels grans espais oberts, els espais de vora, l'estructura verda i l'estructura urbana i social.

De la infraestructura verda als grans espais oberts

La infraestructura verda metropolitana és el conjunt d'elements que han de garantir les funcions ecològiques de la matriu biofísica del territori i la seva adaptació als efectes del canvi climàtic. Està constituïda per tots els espais amb valors ambientals, independentment de la seva naturalesa i origen, des dels grans espais oberts metropolitans, on s'inclou l'estructura blava, fins a l'estructura verda metropolitana, que també té en compte els espais verds privats urbans, passant pels espais de vora entre la ciutat construïda i els espais naturals. És una infraestructura que combina un alt nivell de biodiversitat amb l'aportació de: valors ambientals, que maximitzen la contribució dels serveis ecosistèmics; valors socials, a través de l'empoderament de la ciutadania a partir del coneixement i el gaudi, i valors productius, amb una aposta per l'activitat agrària.

Per acomplir-les i maximitzar-ne la funcionalitat, les propostes del PDUM garanteixen la continuïtat ecològica i fomenten la diversitat, potenciant tots els usos i activitats que dinamitzen el mosaic agroforestal, facilitant-ne la gestió, el manteniment i la prevenció dels riscos naturals i identificant actuacions específiques necessàries per a la seva restauració.

Dins dels espais oberts metropolitans que no formen part de l'estructura blava, és a dir el conjunt dels grans espais forestals i agraris (serralada de Marina, Collserola, Garraf-Ordal i el Parc Agrari del Baix Llobregat), diferenciem quatre grans àmbits: *àrees nucli*, espais allunyats de la pressió antròpica, amb una alta biodiversitat i connectivitat interna, amb capacitat de difondre aquestes característiques al seu entorn; *connectors passera*, espais estratègics per assegurar la connectivitat ecològica del conjunt; *planes agràries*, àrees on es desenvolupa activitat agrícola i ramadera professional de gran valor estratègic, i *mosaic agroforestal*, un seguit de zones degradades o semiabandonades, situades normalment en zones de contacte amb el teixit urbà, on s'hauria de recuperar l'activitat agrària.

L'estructura blava, que ha de garantir la funcionalitat dels cicles naturals i productius del territori relacionats amb l'aigua i assegurar la connectivitat del conjunt, està constituïda pels dos grans espais fluvials dels rius Llobregat i Besòs, a més de les rieres, canals, zones humides i franja litoral, però també per totes les àrees estratègiques per al cicle natural de l'aigua: les superfícies per a l'escolament superficial, per a la recàrrega dels aqüífers i per a la regulació de les grans crescudes.

Projectes i actuacions com l'adequació dels accessos a les platges de la Pineda i la Murtra, a Viladecans, ajuden a implementar uns valors socials —com ara la necessitat d'arribar a la platja tant a peu com en bicicleta o en transport públic— sense oblidar, però, la prioritat de preservar i potenciar els valors ecològics del delta del Llobregat.

Dels grans espais oberts als espais de vora

En un context territorial tan consolidat, on la infraestructura verda està amenaçada per la forta pressió antròpica que genera la fragmentació dels grans espais oberts i les pertorbacions derivades d'algunes activitats urbanes, els espais de vora constitueixen segurament un dels projectes estratègics del PDUM. Són àrees on s'ha d'actuar i projectar amb caràcter prioritari per trencar les dinàmiques i tendències actuals.

Aquests espais de frontissa, de transició, plens de riquesa i matisos, no es poden resoldre únicament amb una eina urbanística tan rígida i poc mal·leable com la regulació del règim del sòl. Es necessita imaginació i atreviment per repensar-los. S'han d'integrar en projectes comuns, però sense perdre les virtuts del que hi ha a banda i banda ni la visió sistèmica subjacent; s'han de preservar i protegir de la pressió urbana aquells que tenen veritables valors ambientals, i concentrar l'ús social allà on les condicions d'accessibilitat i connectivitat a les xarxes metropolitanes i les condicions físiques i territorials ho permetin. Amb la idea de contenir, definitivament, les expectatives especuladores latents.

El parc de la Costeta és un bon exemple de projecte que contribueix a definir els espais de vora: transforma una zona boscosa limítrofa en un parc metropolità, tot respectant-ne el caràcter natural, i garanteix la superació de la dicotomia entre ciutat i natura amb la continuïtat ecològica entre el parc del Garraf i el teixit urbà de Begues.

Dels espais de vora a l'estructura verda urbana

Els espais de vora estan íntimament relacionats amb l'estructura verda metropolitana i garanteixen la continuïtat, la transició integrada entre els grans espais oberts i la ciutat consolidada. Són punts on es poden concentrar les intensitats d'ús i gaudi de la població, de manera que aquesta pressió s'allibera en altres espais.

L'estructura verda està formada pels parcs estructurants i els eixos verds. Els *parcs estructurants* són espais verds urbans que, per les seves característiques ambientals, la dimensió o la significació urbana, tenen una funció ecosistèmica i estratègica en el conjunt del territori. Els *eixos verds* són els recorreguts verds de la xarxa de mobilitat activa que, a través dels parcs estructurants, vertebren els teixits i els nuclis urbans i els relacionen, a través dels espais de vora, amb els grans espais oberts metropolitans. Juntament amb els camins metropolitans, es consoliden grans itineraris metropolitans, que connecten diferents àmbits amb valors paisatgístics i patrimonials.

La principal funció de l'estructura verda és apropar els serveis ecosistèmics i els valors ambientals a tots els ciutadans i facilitar-los que puguin accedir-hi. Així es poden millorar les condicions d'habitabilitat de l'entorn urbà i la seva resiliència davant dels efectes del canvi climàtic, promovent-ne la conservació i assegurant la continuïtat de la infraestructura verda metropolitana en l'àmbit urbà, sobretot en la relació mar-muntanya.

Hi ha diversos projectes i actuacions que ajuden a construir de mica en mica aquesta xarxa que integra parcs i eixos verds en una sola estructura de caràcter metropolità. El parc de Rosa Sensat, remodelat amb criteris de sostenibilitat ecològica i ambiental, queda connectat a la resta dels espais verds urbans de Cornellà i als espais naturals propers a través de l'avinguda del Alps, transformada en un del vuit eixos verds municipals que potencien la mobilitat activa.

A Badalona, el nou parc de Can Bada dona continuïtat a l'eix verd mar-muntanya que comença al parc metropolità del Torrent de la Font i el Turó de l'Enric i va fins al parc històric de Can Solei i de Ca l'Arnús.

De l'estructura verda urbana a l'estructura urbana i social

L'estructura verda es complementa, o fins i tot es fusiona, amb l'estructura de vies metropolitanes i ambdues comparteixen molts dels seus objectius i funcions. Juntament amb els equipaments estructurants, conformen l'estructura urbana i social del PDUM, una estructura de jerarquia superior que té la funció de facilitar de manera eficient el desenvolupament de la vida quotidiana de la població metropolitana. L'objectiu és consolidar i reforçar el sistema policèntric metropolità: vertebrar el territori, basant-se en la mobilitat sostenible i posant les persones en el centre de la proposta; establir interdependències entre tots els seus components, i relligar els diferents centres urbans.

Les vies metropolitanes són els eixos que estructuren la metròpolis, vertebren els teixits urbans, defineixen l'espai públic, fan possible la mobilitat i fomenten l'activitat i la interacció social. Són els principals canals de suport de la mobilitat activa i del transport públic i han de facilitar el canvi modal i potenciar els espais d'intermodalitat amb l'objectiu de reduir gradualment la presència del vehicle privat.

En podem distingir quatre tipus. Les *avingudes metropolitanes* són els eixos principals d'aquesta estructura i connecten pràcticament tots els municipis —moltes són carreteres històriques—; tenen un paper clau en la generació d'urbanitat al seu voltant, a partir de la intensificació en el seu àmbit d'influència (per exemple, una Gran Via metropolitana que connecti Castelldefels amb Montgat, passant pel centre de Barcelona). Els *carrers estructurants* vertebren els teixits urbans del seu entorn i els connecten a la superestructura d'avingudes. Els *connectors estructurants* tenen un caràcter doble: la distribució dels fluxos de les infraestructures segregades i la connexió dels municipis aïllats. I, finalment, els *camins estructurants*, definits sovint a partir de traçats històrics, s'entenen com a recorreguts de mobilitat activa alternatius als urbans i posen en relació els teixits i els grans espais naturals, agafant el relleu de l'estructura verda.

Com dèiem, l'altre component de l'estructura urbana i social són els equipaments metropolitans. Per un costat, hi ha els *equipaments estructurants* i amb clara vocació metropolitana, localitzats en els diferents àmbits de centralitat i connectats a les vies metropolitanes de primer nivell i a les grans infraestructures de transport. Tenen un paper cabdal per reforçar la capitalitat i la rellevància envers l'exterior i fomenten l'activitat econòmica en el seu entorn. Per l'altre, hi ha els *equipaments essencials*, que garanteixen l'estat del benestar en matèria d'educació, sanitat i serveis socials, entre d'altres. Donen serveis de proximitat, vinculats fonamentalment amb l'estructura verda i la mobilitat activa, però també amb les vies metropolitanes en general; supleixen les mancances dels teixits urbans i donen resposta a les necessitats del dia a dia de les persones. Tots dos tipus d'equipaments són espais que poden contribuir a l'adaptació per fer front al canvi climàtic i es poden integrar en una xarxa resilient de refugis climàtics.

Aquest imaginari metropolità es materialitza en projectes com la remodelació del passeig de Llorenç Serra de Santa Coloma de Gramenet, un dels trams d'una futura avinguda metropolitana, que contribueix a reforçar aquest canvi de paradigma: s'eixamplen les voreres, es dona més espai al transport públic i s'inclou un carril bici que forma part de la xarxa Bicivia. A més, en arribar al riu Besòs, i abans del pont Vell, aquesta avinguda metropolitana s'encreua amb el passeig de la Salzereda, un carrer estructurant de la metròpolis que discorre en paral·lel al riu i combina espais per a la mobilitat activa amb espais naturals que potencien la biodiversitat.

De l'estructura urbana i social a l'habitabilitat dels teixits urbans

La intensitat del trànsit i del verd urbà no és la mateixa en els diferents nuclis urbans de la metròpolis, i aquest fet té efectes importants en la qualitat de vida dels ciutadans. La gran majoria de les propostes que es presenten en aquest llibre incideixen directament en la millora de les qualitats físiques i ambientals dels teixits urbans, renoven les condicions del buit, de l'espai urbà, i són coherents amb les estratègies urbanes que planteja el Pla, les complementen i les reforcen, especialment les que estan relacionades amb la millora de l'habitabilitat i les condicions de vida de la població.

Són propostes que renoven l'espai públic i el doten d'àrees verdes amb qualitat ambiental i social: aposten per la presència de vegetació i per la permeabilitat del sòl per minimitzar els impactes en l'entorn més proper (qualitat de l'aire, excés de soroll, efecte d'illa de calor, etc.) i volen dissenyar espais d'estada que fomentin les interaccions socials. A més, contribueixen a rehabilitar un teixit construït cada cop més envellit (més del 50 % del parc edificat a l'àrea metropolitana té més de 50 anys): s'incentiva i es fomenta la reforma i remodelació de l'espai públic construït i la rehabilitació i reciclatge del parc edificat; es dona valor, així, al patrimoni històric i cultural i, en conseqüència, al sentiment de pertinença dels seus ciutadans.

Projectes i actuacions com la biblioteca El Molí, a Molins de Rei, o la rehabilitació de Ca l'Altisent, a Sant Climent de Llobregat, són exemples clars d'aquesta voluntat d'apostar per la transformació i preservació del patrimoni metropolità. Amb la construcció de la biblioteca El Molí, que inicialment s'havia d'ubicar en un edifici de nova creació, s'opta per recuperar i adaptar una antiga fàbrica de teixits. I el projecte de Ca l'Altisent representa la recuperació d'un edifici patrimonial que, amb l'obertura dels seus jardins, contribueix a millorar l'habitabilitat de l'espai públic amb la incorporació d'un espai verd a la ciutat.

Actuar en un territori altament complex i dens i amb tantes superposicions i friccions derivades del seu funcionament fa absolutament necessari un lideratge com el de l'AMB, que parteixi del coneixement, l'ambició i una actitud oberta i proactiva, un lideratge capaç d'implicar no només les administracions públiques (locals i regional) sinó tots els agents del territori, promovent espais de participació i consens i conjugant les necessitats locals amb les funcions sistèmiques generals.

En aquest sentit, l'AMB s'està dotant d'instruments de planificació per dur a terme aquesta transformació cap a la metròpolis del futur. El PDUM n'és un, amb capacitat per fixar el full de ruta del procés de transformació urbanística de l'àrea metropolitana de Barcelona i facilitar el desplegament dels diferents plans sectorials relacionats amb la mobilitat, l'energia, la prevenció de residus i el cicle integral de l'aigua, entre d'altres.

En el context actual, on les previsions demogràfiques apunten que l'any 2050 el 70 % de la població mundial es concentrarà a les ciutats, hem d'abordar amb responsabilitat i determinació la realitat metropolitana que ens envolta si volem garantir un desenvolupament sostenible i inclusiu en tots els àmbits. Aprofitem, doncs, l'oportunitat que se'ns presenta.

Espai parc

Imma Jansana (Barcelona, 1954) és arquitecta. I paisatgista. Es va interessar per aquesta disciplina quan els plans d'estudi de l'ETSAB no incloïen analitzar el territori. Eren els primers anys després del franquisme i «Barcelona, com gairebé totes les ciutats espanyoles, estava completament mancada de serveis i d'espais per a la trobada dels ciutadans». Quan va descobrir que tenir cura del territori també era arquitectura, va decidir quedar-s'hi. «Soc una autodidacta. Vaig fer tallers per aprendre a conèixer la natura.» Era professora de la seva sòcia, Conchita de la Villa. Des de fa tres dècades, la seva feina conjunta consisteix a rescatar paisatges, vegetacions i la memòria que construeix els espais públics.

D'escapar-nos a la natura, hem passat a trobar-la a la ciutat?

De vegades encara costa de trobar-la. Però estem mirant de reintroduir-la. Plantem la ciutat recreant corredors verds que faciliten condicions ambientals perquè la diversitat que existeix a la natura penetri a la ciutat. Parlo d'eixos que la travessen i que connecten zones on creix la natura. Les passejades dels rius són molt clares: segueixen el curs. Però intentem fer un recorregut verd, unir parcs: de la Ciutadella a Collserola. Es tracta que el verd continuï. Que hi hagi continuitat per caminar, jugar, estar-se a l'ombra, mantenir la biodiversitat o rebaixar la temperatura. La ciutat s'ha de convertir en refugi climàtic.

Com fer-ho si és a causa de l'escalfament global?

Amb la natura, sembrant-la i cuidant-la. Els arbres i la vegetació ens poden salvar. Però cal ajudar que puguin viure. Salvar-los ens salva.

Els parcs han passat de ser un lloc d'esbarjo a esdevenir eines per a la salut dels ciutadans?

Sí. Tot i que continuen sent espais per a l'esbarjo i el benestar. Són un lloc de relació per a tota la població. Als parcs hi conviuen els jocs dels nens i el sol, el descans o la trobada dels adults. Ara, a més, es cuida la biodiversitat.

Aleshores, què és avui un parc?

Al segle XXI, el concepte de parc s'ha ampliat. No és un recinte tancat. Avui els parcs urbans històrics conviuen amb una xarxa de parcs perifèrics que busquen cosir la ciutat, relacionar-ne les parts, omplir els buits amb natura, cuidar l'espai urbà sembrant els intersticis. Es busca unificar. Que no hi hagi una diferència qualitativa entre el centre i la perifèria i que els «no llocs» siguin llocs vegetats amb capacitat per desenvolupar els ecosistemes que els serien propis i els han estat arrabassats per mals usos. Es tracta de fomentar l'existència de llocs vius que relacionin les activitats de les ciutats i uneixin els municipis.

Els parcs que dissenya són sovint restauracions. Es poden regenerar de manera natural?

Cal ajudar-los. De manera natural, espontània, no es curen els malalts. Aquests espais descurats necessiten una intervenció, una arquitectura del paisatge que els ajudi a curar i després, a poc a poc, aconsegueixin ser cada cop més autònoms. La cura busca afavorir que els ecosistemes originals aconsegueixin tornar a aparèixer després d'haver estat aniquilats. Per això se'ls ha de donar una empenta. Els has de crear les condicions perquè això es produeixi.



«La memòria del paisatge és la nostra.»

—Imma Jansana

Per Anatxu Zabalbeascoa

Hem passat dels parterres de bulbs a les flors silvestres.

Estem reintroduint la naturalesa pròpia del lloc.

La naturalesa del lloc descriu alhora la seva vegetació i les seves característiques.

És clar. La naturalesa d'un lloc és allò que a un lloc no li costa ser. Això afavoreix la fauna autòctona i la biodiversitat. A més, com que pertany al lloc, és més fàcil de mantenir i molt més econòmica de cuidar perquè és natural.

Descrigui *El tercer paisatge* de què parla Gilles Clément.

Justament, allò que existia i s'havia perdut. Hem treballat molt sembrant llocs absolutament degradats i destruïts per indústries contaminants a les perifèries.

Regenerar aquests espais requereix més sanejament que disseny?

Sens dubte. És un exercici de neteja i sanejament. Els nostres parcs són més sanejament que disseny des de sempre. No és que m'hagi tocat sempre l'element trencat, és que m'ha agradat reparar-ho. Crec que fer-ho forma part del procés de transformació de la natura. A la natura urbana cal guarir-la, cuidar-la i després deixar-la.

Com a un fill.

Exacte. Donar-li les condicions perquè continuï creixent sola. En llibertat.

Té fills?

Un noi.

L'ha deixat créixer en llibertat?

He fet el que he pogut. Com totes. Ara, sent àvia, per fi gaudeixo de la meva neta. Això dels fills és esgotador. Però els nets són la bomba. Ja ho veuràs.

Què és el que va desenvolupar la seva visió com a paisatgista-reparadora?

Jo diria que el passeig Marítim de Gavà. Fa més de trenta anys em vaig trobar a les restes d'una pineda, que s'havia plantat feia diverses dècades, una mena d'abocador. Hi feien pícnic descontrolat i alhora hi abocaven escombraries i residus.

Què va fer que se sanegés?

S'havia aprovat el pla de costes que obligava a endarrerir 100 metres la línia d'edificació. Una promotora volia construir habitatges a la zona. I la duna es va fer visible. La meva intervenció va ser construir un passeig marítim lleuger: dues cintes de paviment que es camuflaven amb les dunes del paisatge. Es tractava de gaudir del lloc.

Què fa que es destrossi el que ens agrada?

No ho sé. Però al nostre país passa.

Fa trenta anys d'aquesta intervenció. Ha notat canvis en el civisme?

Cap. La gent segueix embrutant moltíssim. Sembla mentida. Destrossem el que estimem.

En altres àmbits s'ha millorat: els xiclets al paviment, els sobrets de sucre al terra dels bars...

És veritat. El que no sabem respectar és la natura. No sé si és el vent que fa volar la porqueria.

Si el vent la fa volar és que hi és.

És clar. És un desastre.

Què és el que va desenvolupar la seva mirada per entendre els llocs?

Sempre he fet projectes on sembla que no hi has fet res, com si haguessis passat de puntetes, per donar valor al que hi ha, la memòria del lloc, la vegetació. De vegades, quan s'havia de publicar algun projecte en revistes d'arquitectura, em deien: «però en aquestes fotos no es veu res!». I és just el que jo vull, que no es vegi res, que sembli que aquell paisatge hi ha estat sempre. Treballar amb el paisatge, no pas en contra. Amb la voluntat d'adaptar-se a les condicions de la matèria i del lloc.

Quan restaura un paisatge, què en recupera? El lloc? L'ús? La vegetació? La memòria?

Tot això. Depèn dels llocs. Per exemple, quan vam recuperar la bateria antiaèria al turó de la Rovira, a Barcelona, la restauració va ser de la memòria del lloc. Això és el que es va recuperar: un lloc patrimonial amb un valor no cultural sinó testimonial de la Guerra Civil. El més important aleshores era posar en relleu el record de la guerra i evocar els assentaments de barraques que havien definit el barri.

Per què és important recordar el barraquisme.

Per destapar una memòria que va quedar sepultada, tapada, silenciada. Quan van desallotjar les últimes barraques als anys noranta, van deixar tots els enderrocs

al lloc. Perquè ningú l'ocupés. Ara la bateria està restaurada i s'hi fan exposicions organitzades pel Museu d'Història de Barcelona que expliquen la lluita de la ciutadania per sobreviure a la ciutat. Primer sobreviure a la guerra i després sobreviure a no tenir on viure. Aquestes restes de paviment marquen les empremtes. Hi ha el terra de qui va ser-hi i unes vistes fabuloses sobre la ciutat.

Un paisatge és com un llibre?

Es tracta de rescatar els elements que escriuen aquest llibre. De vegades són arquitectònics. D'altres, vegetals. Un arbre pot parlar del passat. Amb 120 anys, són testimonis del passat. Ho han vist tot. La memòria del paisatge és la nostra. També la de la ciutat. Les cicatrius parlen de nosaltres. I també de la vida als llocs. Allà obrim les cicatrius. Les sanegem però no les esborrem. Quan t'enfrontes a un projecte, cal entendre què ha escrit en la ciutat: què hi ha aportat, com l'ha cambiada, quina història té. Tot això es pot llegir en el paisatge. Entendre com s'ha anat transformant el lloc és clau per esbrinar on anem i què prioritzem.

Es pot recuperar el que s'ha esborrat?

Les empremtes queden. Els paisatges, com les ciutats, estan fets per capes. Són palimpsestos en què podem llegir-hi un temps, un factor, o un altre. La suma és el paisatge. I al paisatge hi ha els fets, el lloc, la vegetació i les persones.

El paisatge també explica una història d'equivocacions? Es plantaven arbres seguint models equivocats?

Hi va haver modes, sí. A Barcelona seria absurd plantar els castanyers de París perquè moririen. Els jardiners treballaven històricament amb modes. Pensa en els xiprers retallats de l'art topiària, en les araucàries... No és una bona idea plantar a la ciutat arbres amb arrels que aixequen el paviment o arbres que necessiten molta aigua. Actualment, els plàtans estan patint. Tenen poca aigua i les arrels no s'oxigenen. Ara, els arbres que viuen bé a Barcelona són les xicrandes i les tipuanes, que són arbres exòtics. Però els agrònoms en saben molt més que jo.

La vegetació és un reflex del clima?

Absolutament. I cada vegada som més a prop de ser un país tropical.

Els parcs urbans són cada cop més boscos o camps de cultiu?

S'està recuperant la relació entre la ciutat i l'agricultura. El camp i la ciutat mai no es van haver de contraposar. La ciutat forma part del paisatge. És un paisatge més urbà però no ha d'interrompre el paisatge natural. No és fàcil. Cal dissenyar-ho. Els horts urbans tenen èxit perquè són llocs de trobada. Són paisatges i punts de connexió entre la societat. Tenen valor ecològic, lúdic i social. Els boscos, en canvi, tenen un valor fonamentalment biològic perquè concentren tota la successió vegetal: des de les plantes herbàcies i els arbustos fins als arbres. Conformen tots els nivells de l'ecosistema. Aquesta és la clau. Sense totes les fases i parts d'un ecosistema, la sostenibilitat és només un desig.

Quina mena de vegetació necessita una ciutat densa?

Depèn d'on sigui. Del clima, de la contaminació, i fins i tot del civisme. No és el mateix un carrer que una plaça.

Què és més determinant a l'hora de prendre decisions, la contaminació o la manca d'aigua?

Diria que igual. L'aigua és fonamental i en moltes ciutats només planten si hi ha un sistema de reg automàtic, sinó tot mor. Això és bàsic durant els primers anys. Després solien mantenir-se amb la pluja, però cada cop hi ha menys aigua. Una de les darreres restauracions que he fet ha estat la dels jardins de Costa i Llobera, a Barcelona, que són plens de cactus. Fins i tot allà han de regar de tant en tant!

Amb què es construeix la identitat d'un parc?

Ha de tenir sempre a veure amb la història, que està vinculada al que hi havia abans, territorial o vegetal. Això s'ha de vehicular cap al nou ús que els ciutadans donaran a l'espai. I aquest ús depèn de les necessitats de la societat. La memòria és en els llocs i en la vegetació dels llocs.

I com es reflecteix aleshores el moment actual?

Amb l'ús. L'objectiu no és momificar. Un paisatge és una mica canviant, s'adapta a les necessitats de la societat. Però la societat l'ha de conèixer i cuidar.

Necessitem ara un paisatge que ens faciliti tenir cura del que destruïm?

Necessitem un paisatge que ens protegeixi del que no hem sabut protegir. Del que hem destruit. No sé si serà possible, no? Igual com cada país té el govern que es mereix, també té el paisatge que es mereix. Quan creues la frontera de França ho veus; desapareix el verd i apareix el desordre: granges de pollastres, mitgeres per tot arreu... En canvi, hi ha pobles que semblen part del paisatge. Això vol dir que la relació amb el lloc era diferent, de respecte i pertinença. Els éssers humans hauríem de sentir-nos part del paisatge. Quan això no passa, és que el paisatge està destruït. I la destrucció genera destrucció. És un peix que es mossega la cua.

La modernitat ha causat estralls?

Els humans ens hauríem de sentir part del paisatge i això no passa quan el lloc ha estat destrossat, arrasat. Respectar el paisatge és un llegat i una educació. Qui sent que els seus pares el van respectar, mira de mantenir-lo, el sent seu. A Espanya hi ha molts pobles que són part del paisatge. Sovint són pobles que viuen del paisatge, dels cítrics o de les olives. Això ja no es fa així.

No tot el verd és ecològic?

En absolut. Hi ha verd absolutament artificial. I també n'hi ha d'artificiós: gent que s'instal·la un jardí de palmeres com si visqués al tròpic. Ja no parlo de la gespa. Ni dels jardins verticals que gasten moltíssima aigua. Són un despropòsit. En canvi, es podrien enjardinar les cobertes. Hi ha experiències recents. A l'edifici dels Porxos d'en Xifré, a Barcelona, els veïns s'han posat d'acord i ho han fet. Vegetació, com més millor, sí, però d'una manera racional. Hi ha d'haver un equilibri entre el que ofereix la vegetació i els recursos que consumeix. En totes aquestes coses és molt important fer servir el sentit comú. Si mantenir una vegetació vol dir aigua a dojo, atenció constant, policies i jardiners, cal preguntar-se si tot plegat és sostenible.

La vegetació està distribuïda a les ciutats de manera desigual?

Sí. Però no té tant a veure amb la riquesa com amb la gestió del sòl. Les zones d'urbanització recent tenen més parcs. S'aconsegueixen moltes vegades permutant: es pacta amb les constructores perquè plantin al costat de les seves noves promocions. D'aquesta manera hi guanyen tots: els nous veïns i la ciutat. A Sant Cugat, Cerdanyola o Rubí, per exemple, hi ha moltes zones així. Les constructores han fet parcs, o han posat els diners per a fer-los, per la Llei del sòl. El resultat és que milloren les ciutats i els barris, i també milloren el lloc on construeixen les seves promocions.

Així doncs, es posen d´acord els interessos públics i els privats?

Justament. La paraula és acord. Tots vivim a la ciutat. I l'hem de construir entre tots i, sobretot, per a tots. Aquestes col·laboracions són exemples d'esforços comuns.

A les ciutats hi ha verd que no es vegi?

Tant de bo! Hi ha molt poques cobertes. I n'hi hauria d'haver més perquè una coberta vegetal aïlla tèrmicament, produeix oxigen i necessita molt poc manteniment, a diferència d'un jardí vertical. Totes les terrasses podrien estar enjardinades. Els terrats, un cop comprovada l'estructura, podrien ser jardins. Es podrien millorar tantes coses. Però... posa d'acord els veïns d'una mateixa comunitat de propietaris pel que a la despesa d'aigua, al manteniment del jardí o, fins i tot, en la mena de plantes que s'han de sembrar...

Es consulta els ciutadans perquè decideixin com poden ser els seus parcs?

L'Ajuntament de Barcelona és bastant partidari de la participació ciutadana per a qualsevol actuació que es dugui a terme a l'espai públic. El que no sé és si aquesta participació reflecteix o no les inquietuds de tots els veïns, perquè només n'hi participen uns quants. Molts parcs de Barcelona tenen una història de reclamació veïnal, però una cosa és la reclamació veïnal —com va succeir al parc de la Pegaso o als jardins de la Tamarita— i una altra és la participació ciutadana per decidir usos més concrets. La reclamació posa en marxa. El disseny es decideix amb la participació ciutadana. Avui dia, això és una part del projecte.

Aquesta intervenció millora o dificulta el disseny?

Costa de dir. Perquè, qui diu que només els que tenen temps de participar són el que han de decidir com seran els parcs? Els ciutadans que s'han volgut mobilitzar ja ho han fet, han recollit signatures per aconseguir bancs, o escales mecàniques, o més manteniment dels parcs. L'obligació de participar no es pot imposar.

La idea d´una ciutat natural és un oxímoron: o és ciutat o és natura?

De cap manera. La contraposició espai natural, espai no natural l'hem d'evitar. La ciutat és part del paisatge. És un paisatge més urbà però capaç d'integrar-hi la natura. És qüestió de disseny. A les ciutats compactes com Barcelona, resulta més difícil. Tot i això, és possible. Les superilles ho han demostrat. Millora la natura i l'espai públic. Jo recordo el Portal de l'Àngel, quan no tenia ni un arbre. I va ser el primer carrer en què es va fer urbanisme tàctic.

Què és l´urbanisme tàctic?

Una temptativa, un urbanisme provisional en espera de ser capaç d'educar i canviar hàbits. En aquella època van posar travesses de tren sobre l'asfalt. I hi van plantar flors i plantes. Era una proposta. A veure què passava. Avui és per als vianants. Ningú no vol mai que el seu carrer es converteixi en zona de vianants. Però tots estan contents d'haver-ho aconseguit.

Avui es para més atenció a la vegetació que al disseny?

Sí, però també depèn. És més important plantar que crear un escocell perquè l'escocell no cal ni dissenyar-lo. L'objectiu és deixar respirar l'arbre. El millor és un forat gran. Tot i que no sempre es pot tenir.

Què la va portar a treballar el paisatge?

L'arquitecte portuguès Pedro Antonio Janeiro ho resumeix en una frase molt bonica: «Fa temps l'ombra d'un arbre era una llavor». L'ombra d'un arbre és l'origen de l'espai públic, de l'espai de convivència, de relació, del fòrum romà. Per això, aquesta frase parla del temps, del passat (la llavor), del present (la situació d'ara, l'ombra) i del futur (el creixement de l'arbre).

I què és fonamental en un paisatge?

Els elements naturals: aigua, terra o vegetació, són els que manen. I els seus canvis són els del paisatge. Quan pensem el projecte ens posem a les seves ordres. No voler imposar-se als elements naturals és fonamental per al disseny. Idear un paisatge ha de ser un exercici d'humilitat. Hem de ser conscients del nostre temps humà en relació amb el temps geològic de la Terra. Respectar el que existeix, reciclar, aprofitar, molt més que pretendre deixar empremta, ha de ser l'objectiu del paisatgista. Cal ser-hi sense que es noti perquè és el territori qui ens acull, ens cuida i ens alimenta.

La ciutat creix agredint el paisatge?

S'està produint un conflicte greu entre el món rural i l'urbà. En aquesta franja de transició entre rural i urbà, el periurbà o perifèria urbana, cada cop més extensa, és on es produeixen sobretot els desequilibris més grans. És aquí on trobem la major concentració de sòl sense ocupar, o ocupat per activitats que no tenen cap consideració amb l'entorn i el paisatge on s'ubiquen. On la ciutat ha anat creixent de forma difusa i el territori ha quedat intercalat amb la ciutat i s'ha convertit en grans *terrains vagues*.

Com hem de tractar el paisatge de les perifèries?

Cal restaurar, rescatar, reconduir aquestes grans peces de terra desocupada i maltractada. Treballar per recuperar les connexions biològiques del territori, per restaurar pedreres, abocadors, rius, rierols i zones contaminades. Aquesta és la matèria de què disposa el paisatgista per als seus projectes. Hem d'assumir la gestió sostenible dels recursos. Un espai públic es pot projectar des de fora, a vista d'ocell, o bé pensant en la gent que l'ha d'utilitzar. Cal que, com a paisatgista, et converteixis en usuari mentre projectes.

Fins a quin punt es poden barrejar camp i ciutat?

L'espai agrícola és l'origen del nostre paisatge humanitzat. És el paisatge antròpic més genuí, el primer. Un paisatge construït, arquitecturalitzat per l'home per a la producció dels seus aliments. És la primera explotació econòmica del sòl, la primera escriptura al món. I també és el territori de l'espai col·lectiu, un paisatge històric i cultural i un territori que ens alimenta.

INFRAESTRUCTURA VERDA

Plànol de diagnosi. Avanç del PDUM

- Conreus
- Forestal
- Parcs
- Platges
- Rius, rieres i zones humides
- Sòl nu o erosionat
- Verd en parcel·la
- Verd en via pública
- Zones cremades
- Zones verdes intersticials

Font: AMB. Servei de Redacció del Pla Director.

0 500 1000 2000 5000 m

Enginyera agrònoma, Cati Montserrat (Madrid, 1963) prové d'una família de botànics. Assegura que es va formar «a pic i pala i observant la gent que en sap més». Va estudiar a Barcelona i a Lleida, «que és on aleshores es podia estudiar». Després de sis anys de carrera va fer un postgrau de paisatgisme, «el primer que també es feia a Barcelona, que avui ha canviat molt». En altres països paisatgisme era una carrera. Això implicava que s'estudiaven les plantes i els requeriments. Aquí, el paisatgisme està més associat a l'arquitectura i al disseny. Ella hi posa el contrapunt.

Quines conseqüències té això?

Que els arquitectes paisatgistes sempre necessiten algú que sàpiga de plantes. Es fan esforços, però el fil conductor és formal. Per això trobo a faltar estudiar les necessitats de les plantes a la ciutat. Estem mancats de recerca. És una opinió personal.

Els projectes de paisatge els signen arquitectes.

Exacte. Hi ha moltes espècies disponibles i cal conèixer-les. Només en arbres, el temps de la seva expressió s'allarga. No és una cosa immediata. Hi ha fins i tot més informació sobre arbres de climes atlàntics que no pas mediterranis.

No se sap mai com funcionarà un paisatge.

Difícilment. Perquè, a més, depèn molt de l'ús. Jo treballo sobretot en espai públic i en els projectes on hi ha gent és difícil preveure'n l'ús i regular-lo amb antelació. Ara, per exemple, estem posant parterres a tot arreu.

De vegades els aixequen.

Perquè no hi entrin els gossos i, sobretot, perquè no s'omplin d'escombraries. La pluja porta els papers i netejar les escombraries entre les plantes les destrossa si es fa sense cura.

Per què necessiten les ciutats l a vegetació?

Està demostrat que té beneficis de salut per a les persones. Més enllà de la renovació de l'aire i de la regulació climàtica —l'ombra dels arbres a l'estiu— té efectes psicològics. Som biòfils, ens fa bé veure natura. Ja fa anys que hi ha estudis que relacionen la rapidesa de curació amb la proximitat a la natura en un mateix hospital. No només respirar: veure canvi d'estacions genera salut. El verd guareix.

Fa més de trenta anys que es dedica a naturalitzar les ciutats.

I hem passat de ser ornamentals, és a dir, prescindibles, a ser generadors de salut.

Del progrés associat a l'asfalt a combatre les conseqüències de l'asfalt.

No és fàcil introduir vegetació sostenible en ciutats compactes com Barcelona o l'Hospitalet.

Com es fa?

El problema no és tècnic: avui podem fer viure les plantes on vulguem. Si hi ha recursos —aigua, terra i drenatge—, tot es pot revegetar: de les cobertes als abocadors. Històricament, els parcs estaven als pitjors llocs: amb pendents, residus... perquè l'economia de mercat no volia construir-hi. Cal construir, per tant, les condicions perquè les plantes visquin, un equilibri entre recursos, manteniment i



«Ens queda molt de camí per recórrer per saber conviure amb els arbres.»

—Cati Montserrat

Per Anatxu Zabalbeascoa

resultats. Una vegada aconseguit això arriba l'ús: les persones, els gossos, els passos i les escombraries que cal netejar i, com es neteja sense destrossar les plantes?

No sabem conviure amb la natura?

A les ciutats has de posar una certa grandària d'arbre perquè no te'l trenquin. I als parterres s'imposa l'ús: un jardí de flors al costat d'una escola no creixerà mai. Per molt que replantis.

La convivència amb la natura és una qüestió d'educació?

I de conscienciació. La vegetació a la ciutat genera un espai tan artificial com la mateixa ciutat en el paisatge. És tan important que nosaltres generem espais resistents com que la ciutadania entengui com de necessària és la vegetació a la ciutat.

Les consultes ciutadanes millorarien el manteniment?

Intentem fer divulgació, els jardins parlen del respecte de la gent. Hi ha entorns humils transformats i, per això, molt cuidats perquè el ciutadà els fa seus. L'espai públic és de tots. Neix dels nostres impostos i per això tots podem fer-lo servir, però també l'hauríem de cuidar.

A Barcelona hi ha molts parcs d'iniciativa ciutadana, reclamats pel barri.

Hi ha necessitat de verd i espai públic. El verd és un espai d'oci, trobada, tranquil·litat, passeig i esport, però també d'unió i convivència. És comunitari.

La natura ha de deixar de ser allò oposat a la ciutat?

És inevitable. La pandèmia ho ha deixat clar. Un estudi de l'Institut de Salut Global Barcelona (ISGlobal) demostra que es podrien prevenir moltes morts si acostéssim el verd a la ciutat. Això es pot mesurar amb els estàndards de l'OMS (espais verds de mínim mitja hectàrea a no més de 300 metres) o amb la fórmula 3, 30, 300: des de cada casa veure 3 arbres, un 30% de cobertura arbòria a cada barri i un parc a menys de 300 metres de distància.

On està en aquesta escala la vegetació de l'àrea metropolitana de Barcelona?

Depèn de com ho comptis, de si inclous o no Collserola. Som afortunats de tenir Montjuïc, o el Parc Agrari, però cal esponjar la ciutat.

Històricament, la ciutat es contraposava a la natura.

Molts dels grans parcs que hi ha a les ciutats són una herència de les monarquies.

El Retiro era la seva àrea privada de caça.

I això a Barcelona, una ciutat reprimida per les muralles, no existia. Va ser l'arribada de la democràcia la que va destapar la necessitat que la ciutat fos cada cop més verda.

Què és avui un parc urbà?

Hi ha molta gradació. Un de debò ha de tenir una certa grandària. Però, alhora, les places poden ser parcs. Ha d'oferir natura a la ciutadania, però també un lloc on poder estar, trobar-se, relaxar-se, sentir-s'hi bé. L'AMB dels darrers anys ha fet una feina brutal de divulgació perquè el ciutadà s'acosti als parcs a aprendre.

Un parc en un retall urbà pot fer que una persona gran surti de casa seva. Però quin sentit té sembrar verd envoltat de cotxes? És possible projectar la vegetació d'una ciutat sense tenir en compte la mobilitat?

La nostra feina és revegetar, no dissenyar. Jo en l'amplada d'una via no m'hi puc ficar. Sí que puc avisar de coses com que els arbres, en general, necessiten molt més espai que l'escocell que els adjudiquem. Un arbre posat en bones condicions en un espai lliure creix molt més que no pas en un marc urbà. Tot i això, la proximitat genera cobertura arbòria, que aporta molts beneficis. Això ens ha fet rectificar i canviar els arbres petits —que no donaven problemes— per espècies que creixen més i generen més beneficis, assumint la feina que puguin causar. A la ciutat sempre es busquen arbres de fulla caduca que a l'estiu fan ombra i a l'hivern deixen passar el sol. Això és un problema perquè, en el nostre clima mediterrani suau, la majoria d'espècies són persistents: les alzines, els pins o els arbustos en forma d'arbre —com els llentiscles—, perquè el nostre moment difícil és l'estiu, quan no hi ha aigua, i aquestes espècies tenen estratègies escleròfiles per viure amb poca aigua. Les plantes caduques, al nostre entorn, es fan a les zones humides: els pollancres, els verns...

Defensa revegetar la ciutat amb plantes no autòctones.

Sí, amb plantes adaptables. Cada ciutat té el seu arbre. El til·ler a París o l'om a Amsterdam. Allà quan cau el fruit blanc, en lloc de viure-ho com una molèstia li

han donat la volta i celebren la «nevada de la primavera». Aquí, que hi ha tantes tipuanes que floreixen en groc, la gent es queixa. Ens queda molt de camí per recórrer per saber conviure amb els arbres. La gent sempre demana poda i per aconseguir la cobertura arbòria que renova l'aire i genera ombra no es pot podar tant. La poda excessiva acaba per matar l'arbre, acaba amb les reserves. La gent vol parcs però sense bestioles.

Què proposaria?

Tenir cura dels arbres, podar els existents que estan delicats. I triar bé: les espècies semipersistents que venen de Sud-amèrica s'adapten al clima mediterrani molt millor que les caducifòlies. També deixar créixer els arbres acabats de plantar amb espai i gairebé sense tocar-los. És el millor i el més econòmic. Els arbres s'estabilitzen. Sempre creixen perquè créixer és la seva manera de viure, però es queden molt estables.

Per què es poden tant?

Per les pressions polítiques motivades per la pressió dels veïns. Si no podes sembla que no tinguis cura de les plantes. És mentida. Cada vegada que es poda, es retalla la captació de CO_2. Hi ha molt desconeixement, encara que, per sort, cada vegada hi ha més gent que entén que els arbres no s'han d'escapçar. La demanda ciutadana de poda conviu amb la defensa d'arbres mal posats que no generen beneficis. I sacralitzar la vida dels arbres tampoc no és la solució, s'han de gestionar.

Quan està mal posat un arbre?

Un pollancre ficat en un escocell. I n'hi ha molts. Tot i que ja no es posen perquè tenen unes necessitats hídriques més altes de les que les ciutats poden proporcionar.

La vegetació urbana inverteix més en arbres o en escocells?

En general en escocells. Els arbres són molt barats. No és un problema de diners, és un problema d'espai i manteniment. Costa compatibilitzar paviments i vegetació. Un carrer és un espai molt disputat. Estan plens de serveis. S'acumulen, els vells no es treuen. Com ho hem de fer perquè els arbres visquin bé amb tantes altres necessitats?

Com?

Sorprenentment els arbres s'hi adapten. La construcció comporta una compactació del terra i uns problemes de drenatge que s'han de resoldre. L'equilibri és la clau. És qüestió de voluntat. Però necessitem més estudis per millorar la vida dels arbres a les ciutats mediterrànies.

Planten o sembren?

Totes dues coses. Els prats i les flors silvestres les sembrem. La vegetació requereix espera.

Dona peu a l'optimisme que ningú agafi aquestes flors silvestres.

Hem fet un gran pas, sí. Ara sembrem els escocells per afavorir, entre altres coses, la biodiversitat dels insectes. Com a resultat: tenim menys plagues a la resta de la jardineria.

La vegetació urbana s'havia reduït molt?

Tot evoluciona. Hi ha ciutadans que només troben bonics els planters de flors i no les espècies silvestres. Quan vam començar a plantar gramínies, un regidor ens va demanar que traguéssim «aquestes males herbes». Es té una visió molt simple del que és un jardí: gespa i arbres. Està molt bé que puguem obrir la ment a la convivència de la natura real amb la ciutat.

Quins són els perills de revegetar les ciutats?

Abans era pensar que perquè els til·lers de París i els castanyers d'índies eren tan bonics els podíem tenir aquí. Avui, no mantenir la vegetació. Si s'augmenta el verd, cal augmentar el temps i el pressupost dedicat al seu manteniment.

Què és una intervenció modèlica?

Per a mi Can Rigal, entre Barcelona i l'Hospitalet, és un referent. Va ser la primera vegada que vam posar molta varietat d'espècies arbustives. Vam treballar molt el drenatge del subsol que ha permès que creixin tota mena d'espècies —una part de pins i alzines i una altra de més formal amb traces d'espècies diferents que marquen els camins. A més, vam recuperar per al reg l'aigua d'una mina que s'estava llençant a les clavegueres. Els arbres han crescut molt i la resposta ciutadana ha estat bona una vegada superada la fase de destrucció d'una zona per part dels gossos. La idea és allargar aquest projecte.

Què haurien de fer els gossos per poder utilitzar els parcs sense destrossar-los?

No ho sé. Però cada cop hi ha més gossos. Hem d'aprendre a conviure-hi. Perquè la previsió —aixecar les plantes o tancar-les— ens fa perdre l'aigua que s'infiltra o enlletgeix els jardins.

És esperançador que pocs amos ja no recullen els excrements dels gossos.

Sí. Educar i conscienciar és la manera.

El disseny del verd urbà ens retrata?

A tots. Ara és a dues mans. No només dibuixa l'arquitecte, es consulta l'agrònom. Hem passat de cercar un arbre vermell a treballar en equip. La vegetació és totalment contrària a l'obra civil. Els arquitectes necessiten compactar perquè no s'enfonsin els paviments i nosaltres, terra, drenatge i aigua. Hem d'avançar alhora.

Què contribueix a la identitat d'un parc?

La vegetació, el disseny i la memòria del lloc. El torrent d'en Tortuguer, a Ripollet, es va construir en un congost emplenat i convertit en aparcament. Sobre aquest ja hi havia un parc molt interessant, el dels Pinetons, que fa diverses dècades ja recuperava l'aigua de pluja. Vam generar una zona humida artificial per promoure-hi la biodiversitat. No es podia recuperar el torrent, però el vam reinterpretar generant espais de biodiversitat. En un any es van recuperar les granotes i els gripaus. Compara això amb les places dures.

Parlant de places dures. Van ser un error?

Responien a unes necessitats. És molt més fàcil mantenir una plaça dura que una de tova. Cal veure com mantindrem el que estem plantant i sembrant. S'ha de fer, però només si ho mantenim. Anem cap a un escenari on cada vegada hi haurà menys aigua. I cada jardí nou requereix molta mà d'obra. Sobretot per reparar el que s'ha deteriorat o fet malbé. Aquí podem créixer. Nosaltres hem d'aconseguir solucions robustes. I la gent ha d'aprendre a no fer malbé tant.

Amb quines limitacions ha après a treballar?

Amb algunes de molt necessàries: la limitació del consum d'aigua potable. Dels parcs que gestiona l'AMB, el 78 % de la superfície no té reg. Es gestiona l'aigua que és capaç d'acumular. Avui demanem a cada nou projecte actuacions per augmentar o millorar la biodiversitat. I un protocol que limita el consum de CO_2. Hi ha una voluntat clara per assolir ciutats més sostenibles.

El cultiu urbà és una eina de cohesió social?

Els horts urbans són una eina educativa. Una ocupació per a la gent gran i fins i tot un lloc de trobada. La població de qualsevol origen és una gran usuària dels parcs perquè són gratuïts i agradables. Això, tenir la gent convivint amb tranquil·litat, és un bé per a la societat. Però també per a cadascun de nosaltres. Als millors espais vegetals conviu gent, flora i fauna. I tot ajuda.

Les cabres es mengen ara la gespa del jardí de les Tulleries.

Això és el nivell més alt. Batlle i Roig van intentar fer-ho a la restauració de l'abocador del Garraf, però això hi afegeix complexitat. Els ramats es mengen la vegetació plantada... Tant de bo ho poguéssim fer als espais naturals. La convivència entre ramaderia, agricultura, vegetació, esbarjo i vida urbana ens ensenyaria molt. A tots.

Hem buscat més l'ombra que no pas el sol. Però molts nens tenen manca d'exposició al sol.

Hem buscat refugis amables bioclimàtics on es pugui estar més fresc. Però potser la manca d'exposició al sol té més a veure amb la vida, i les pantalles, que amb l'existència dels parcs. Després de la pandèmia, els parcs s'utilitzen de manera massiva. Són el lloc de trobada i de lleure. Però també de l'esport. Són espais d'esperança. Allà hi creix una altra ciutat.



Avinguda dels Alps i parc de Rosa Sensat

Cornellà de Llobregat

CLAUDI AGUILÓ ARAN
ALBERT DOMINGO
(DATAAE)

XAVIER VENDRELL

2016-2018
19.309 m²
2.056.167 €

COL·LABORADORS
Brufau Cusó
Calderon-Folch Studio
Ecivil Enginyeria

Eulalia Aran
Roser Vives

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Cornellà de Llobregat

CONSTRUCTOR
Eurocatalana

FOTÒGRAF
Adrià Goula

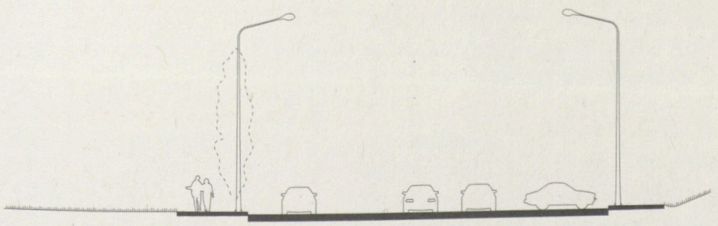
PREMIS
Finalista, Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo 2021
Seleccionada, Mostra d'Arquitectura de Barcelona 2019

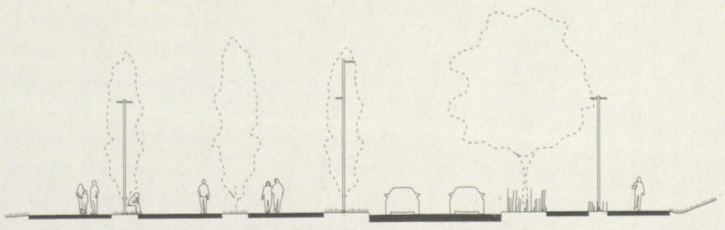
La reforma de l'avinguda dels Alps i el parc de Rosa Sensat s'inscriu en el projecte Cornellà Natura, que promou la renaturalització, la mobilitat sostenible i la transició energètica. Concretament, és una part de l'eix verd que connecta el parc de Can Mercader i el parc del Canal de la Infanta.

Per transformar l'avinguda en un nou eix on predomini el verd, es redueix el nombre de carrils de circulació a la meitat, es fa créixer l'amplada de les voreres, s'afegeix un carril bici bidireccional i s'augmenta la vegetació de la via.





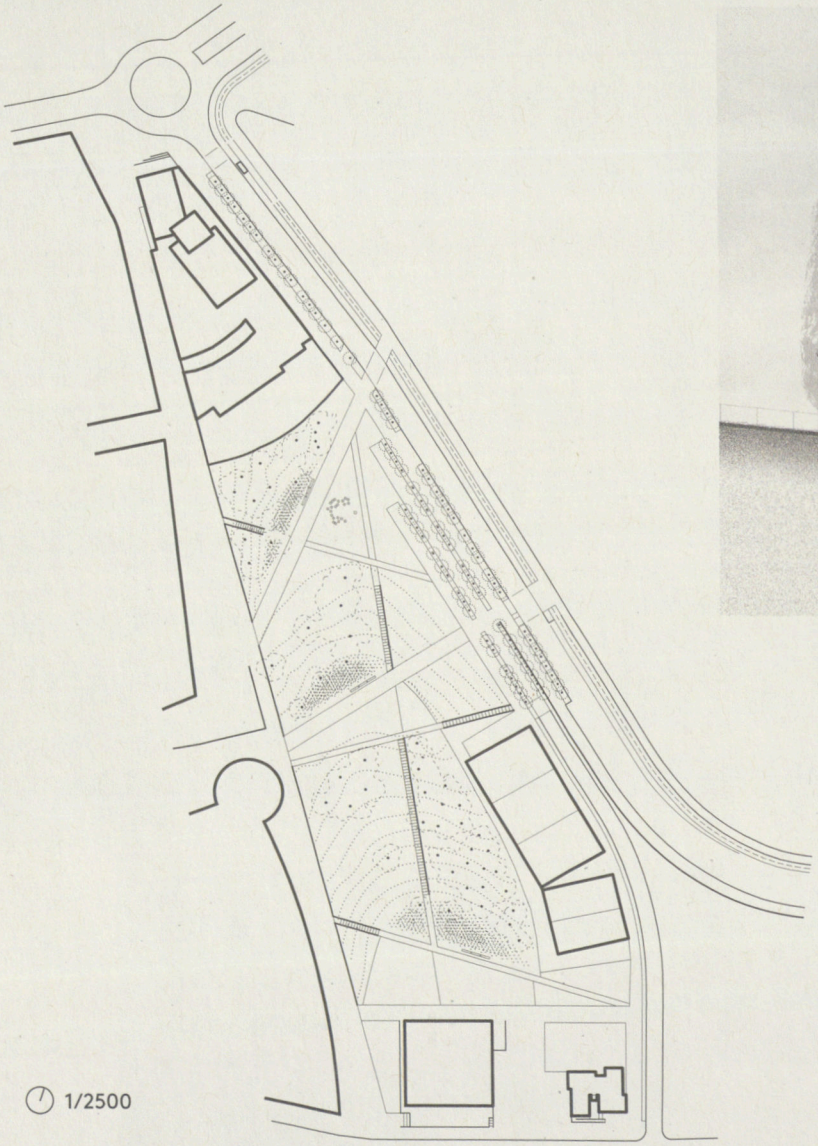




1/400 ESTAT PREVI

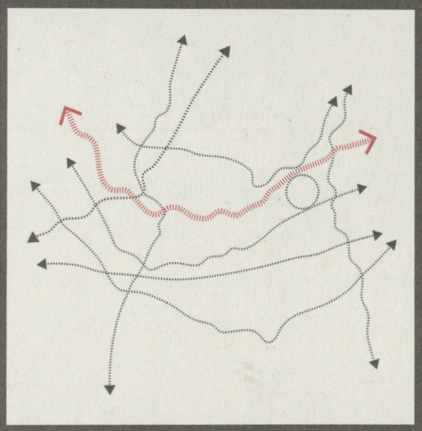
ESTAT ACTUAL





1/2500





CORNELLÀ NATURA

Transformar la ciutat per naturalitzar-la. Aquest és l'objectiu principal de Cornellà Natura, un projecte de marcat caràcter local que relliga els espais verds del municipi en eixos que van més enllà dels límits municipals. És un projecte estratègic municipal que s'integra dins la lògica metropolitana amb personalitat i ambició per contribuir a la consolidació de la infraestructura verda.



Al parc s'hi fan tres tipus d'actuacions principals. Es millora la permeabilitat per als vianants amb tres nous camins que van d'una banda a l'altra del parc i es reforça així la continuïtat de la ciutat sense modificar la topografia existent.

S'incrementa l'autosuficiència hídrica de la vegetació amb espais de retenció i infiltració d'aigua pluvial; es planta més superfície de gespa, i es creen noves zones d'espècies arbustives de diferents colors i alineacions d'arbres que potencien els nous traçats del parc.

Finalment, l'equipament del parc es posa al dia: es reutilitzen tots els elements urbans actuals, es mantenen les estructures fotovoltaiques i s'augmenta el nombre de jocs infantils i de llocs d'estada. Es propicia així una millora de l'habitabilitat i l'apropiació del parc per part de tothom, amb nous espais per estar, passejar i jugar.



Parc de Can Bada

Badalona

ENRIC BATLLE
JOAN ROIG
IVÁN SÁNCHEZ
JOAN BATLLE
(Batlleiroig)

2018-2020
8.185 m²
736.072 €

EQUIP AMB
David Aguilar

EQUIP BATLLEIROIG
Yago Cavaller
Mercè Lorente

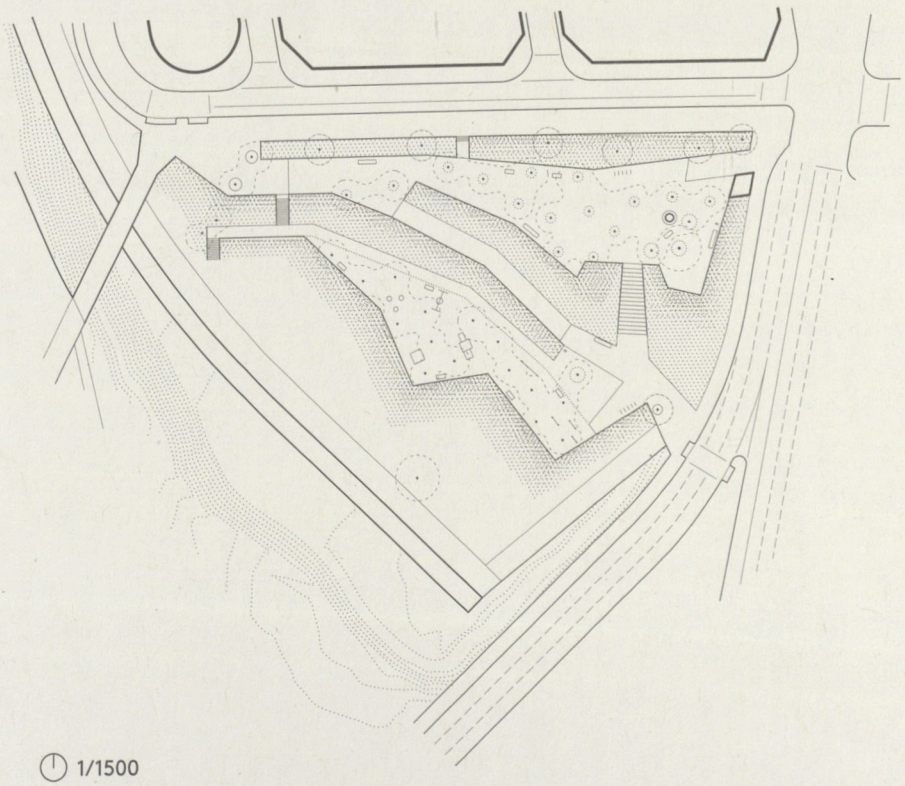
COL·LABORADORS
SBS Simón i Blanco

PROMOTORS
AMB
Ajuntament
de Badalona

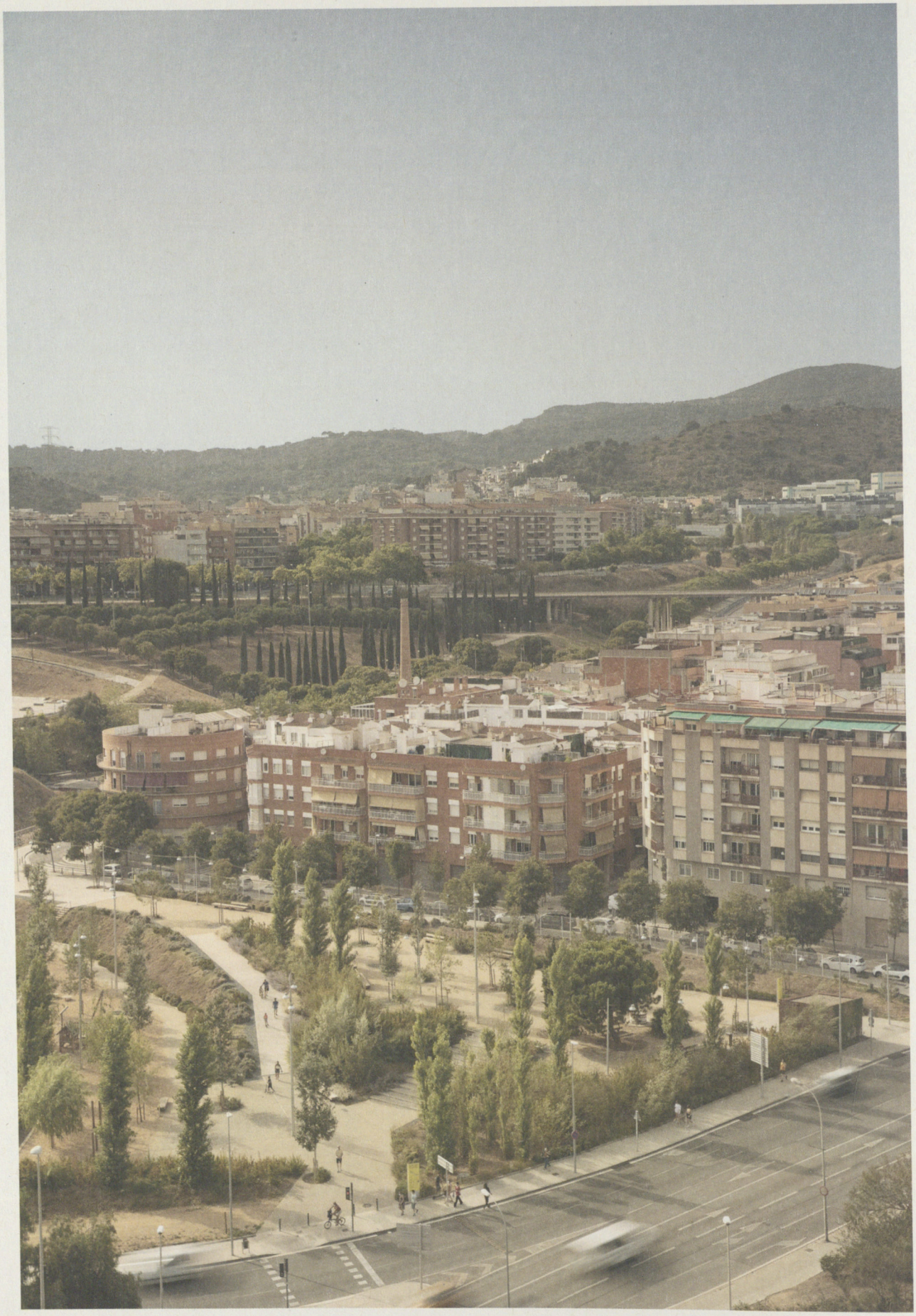
CONSTRUCTOR
UTE Drim - Talio

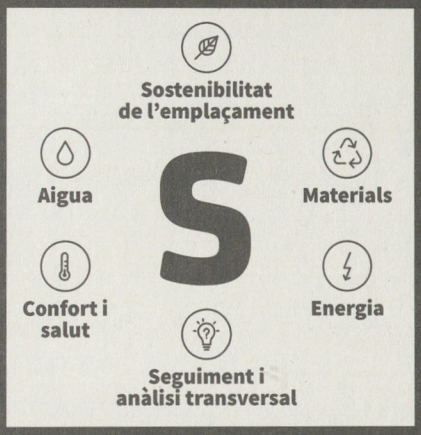
FOTÒGRAF
Jordi Surroca





1/1500





PROTOCOL DE SOSTENIBILITAT

Donar eines per avaluar l'impacte ambiental de les decisions que es prenen en la redacció dels projectes i l'execució de les obres de l'AMB i l'IMPSOL: aquest és l'objectiu principal del Protocol de sostenibilitat. Es tracta d'una guia amb valors concrets i tres horitzons temporals, que recull dinou criteris agrupats en sis àmbits: anàlisi transversal, energia, aigua, materials, confort i sostenibilitat de l'emplaçament.



Situat en un antic viver de plantes al marge del parc del Torrent de la Font i del Turó de l'Enric, el parc aprofita les terrasses agrícoles existents i els dona usos específics: una gran zona d'estada sota l'ombra dels arbres a la terrassa superior; jocs infantils i elements per a l'esport a la segona terrassa, i un gran prat florit relacionat amb la riera a la terrassa inferior.

Com a contrapunt positiu del barri que l'envolta, quasi totes les superfícies del parc són toves i naturals i així el parc es converteix en un nou pulmó per a Badalona, connectat amb l'eix verd del torrent de la Font.

Per gestionar l'aigua de la pluja s'ha construït un sistema de drenatge sostenible que la recull en rases de graves i cunetes verdes i la infiltra al terreny o queda retinguda als biòtops. Gràcies a aquest sistema, que evita abocar aigua a la xarxa de clavegueram municipal, i a la rehabilitació de l'antic pou del viver, el parc s'autoabasteix d'aigua per al reg. Les espècies plantades són autòctones o adaptades a les condicions climàtiques de Badalona, per assegurar una bona implantació i que no necessitin un reg abundant.

El parc de Can Bada és un parc urbà del segle XXI, pensat per combatre l'emergència climàtica des de l'interior de la ciutat.



Torrent d'en Tortuguer

Ripollet

CLAUDI AGUILÓ RIU
EVA PAGÉS
(AMB)

2017-2020
13.600 m²
906.979 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Proido
Eva Blanco

EQUIP AMB
Francesc Germà
Ainhoa Martínez
Mireia Monràs
Cati Montserrat
Maria Sánchez

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Ripollet

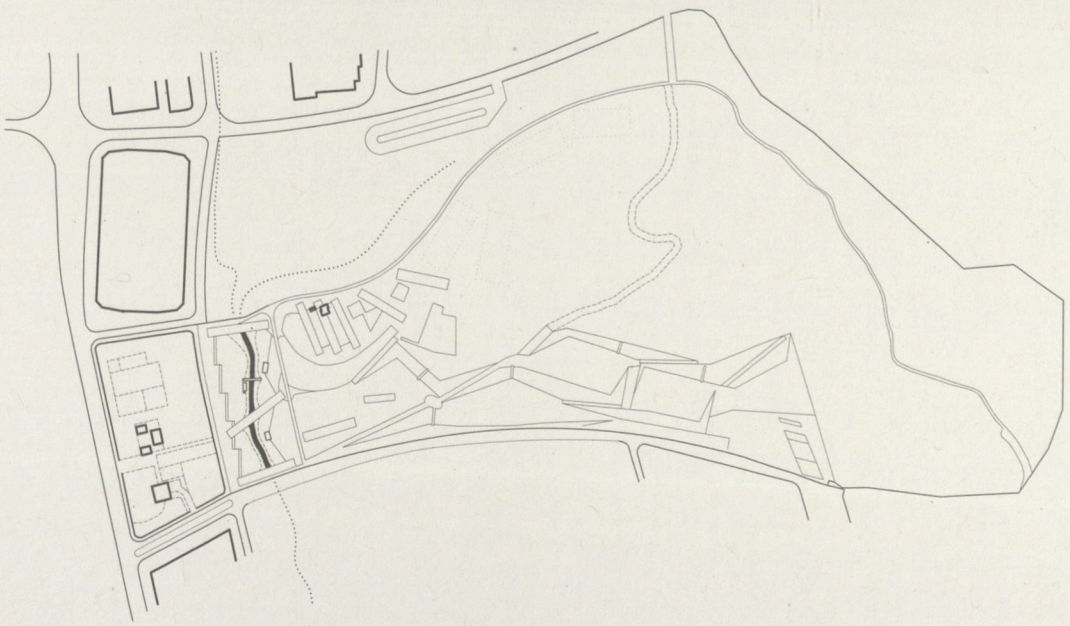
CONSTRUCTOR
Voltes Connecta

FOTÒGRAF
Jeroen Van Mieghem

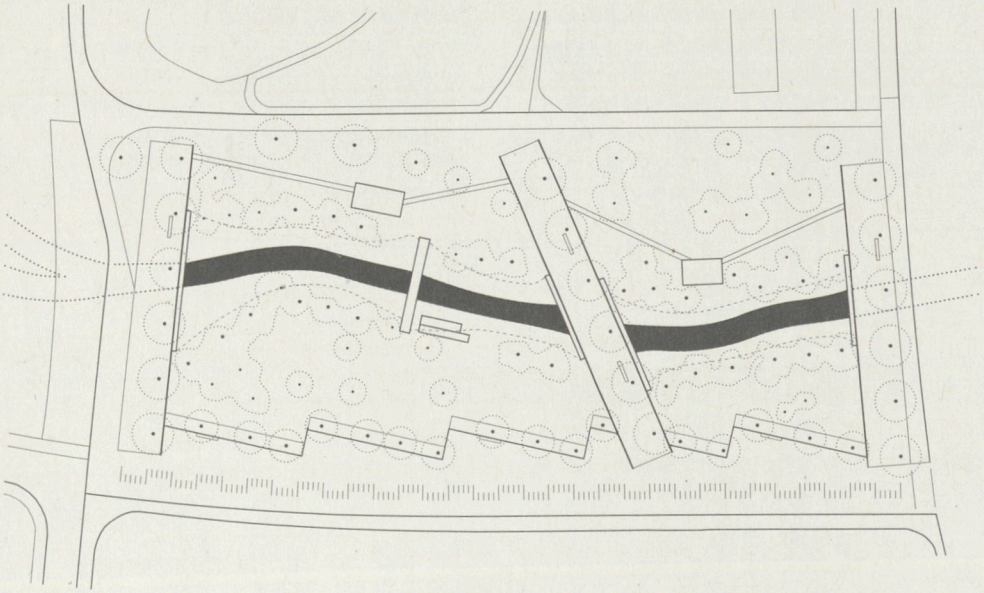
La recuperació del torrent d'en Tortuguer dona continuïtat al parc dels Pinetons i el connecta amb l'equipament d'educació ambiental Casa Natura. En un espai on fins fa poc hi havia un aparcament s'hi volen recuperar les condicions pròpies d'un antic torrent mediterrani, intermitent, amb un flux d'aigua variable al llarg de l'any.

Als anys vuitanta, la canalització del torrent i la progressiva impermeabilització de la zona van incrementar l'escolament, que causava inundacions i desperfectes a la part baixa de la conca. Ara, però, es vol revertir la situació per millorar la resiliència de la urbanització davant els efectes del canvi climàtic.





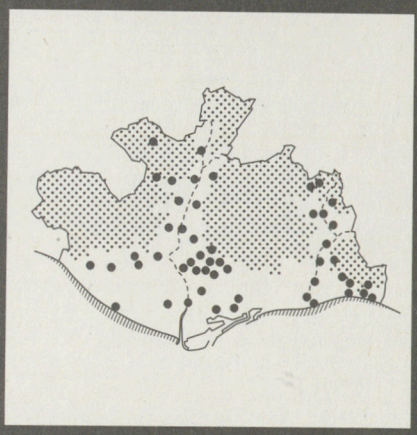
1/7500



1/1500

Amb el moviment intern de terres dins de l'àmbit del projecte, es modifica la topografia per forçar una fondalada: s'excava en el punt central i es reomplen els marges, i es construeixen tres plataformes sobre fileres de gabions prefabricats, que la travessen i actuen com a petites preses on es creen uns espais d'inundació temporal que restableixen condicions de ribera i recreen els hàbitats de les zones humides.





XARXA DE PARCS METROPOLITANS (XPM)

Els parcs metropolitans que formen la XPM fan una funció de transició entre les petites places urbanes, amb un valor més social, i els grans espais oberts, amb una vocació més natural. Amb superfícies que van de menys d'una hectàrea a més de vint-i-cinc, contribueixen a consolidar la infraestructura verda de la metròpolis de Barcelona i a sensibilitzar la població mitjançant les activitats educatives que s'hi duen a terme.



La plantació de la vegetació expressa el gradient de les necessitats hídriques. S'han triat espècies d'arbres ja existents al parc, d'herbàcies i arbustives per a les zones humides adaptades al medi i amb capacitat ornamental, i de gramínies i lleguminoses perquè aportin contrast, de manera que, a la fondalada no segada, la barreja d'espècies tindrà una floració més ornamental i accentuarà l'expressió d'humitat. L'ordenació de tots els elements d'enllumenat i la tria de solucions i materials reforça la continuïtat amb el parc dels Pinetons.

La recuperació del torrent d'en Tortuguer vol, en definitiva, fer tornar un paisatge oblidat, un espai que formava part del patrimoni natural de la ciutat.



Aula K

Santa Coloma de Gramenet

DAVID BAENA
ANTONI CASAMOR
MANEL PERIBÁÑEZ
MARIA TALTAVULL
(Baena Casamor Arquitectes BCQ)

2016-2018
110 m²
58 m² (urbanització)
179.519 €

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Paco Sánchez (AMB)

EQUIP AMB
Marta Juanola

EQUIP BCQ
Petra Boulescu
Vanessa Díaz

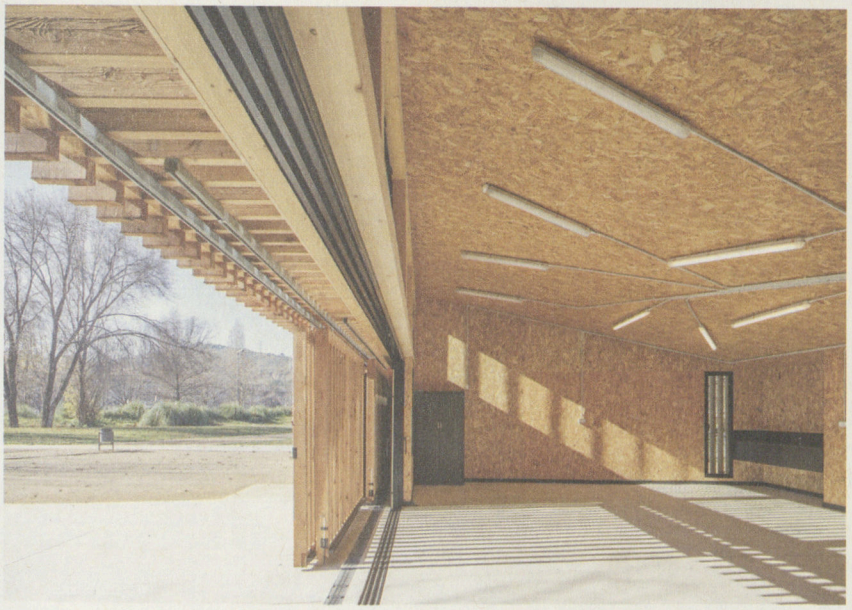
CONSTRUCTOR
Calaf Constructora

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

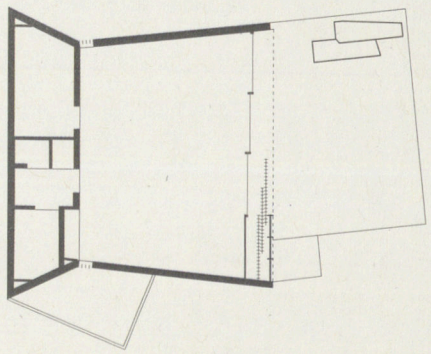
COL·LABORADORS
AIA Instal·lacions Arquitectòniques
Fustes Borniquel

FOTÒGRAFA
Marcela Grassi

PREMIS
Seleccionada, Mostra d'Arquitectura de Barcelona 2019







1/300

Aquest pavelló, plantejat com una construcció prefabricada modular, és el prototip de les aules d'educació ambiental que s'han d'instal·lar en diferents ubicacions de la xarxa de parcs metropolitans de l'AMB. Està dissenyat com un espai obert cap al parc, flexible i polivalent, que permet l'aprenentatge i el descobriment dels aspectes ambientals del parc i el seu voltant. Alhora, es planteja que també pugui ser l'hàbitat d'algunes espècies d'animals: insectes, invertebrats, ocells...

L'edificació és el resultat de combinar tres usos (serveis, aula i pèrgola) i bastir-la amb sistemes industrialitzats permet optimitzar-ne el cost i el temps d'instal·lació.

El prototip s'ha construït en fusta, en gran part al taller. Les cobertes invertides permeten instal·lar-hi plaques d'energia solar i captar i aprofitar l'aigua de pluja, que es canalitza i es retorna al sòl.





Àrea de jocs al parc de les Planes

L'Hospitalet de Llobregat

JONA GARCÍA
MONTSE GARCIA
(AMB)

2017-2019
3.000 m²
968.494 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Eulàlia Codina
(AMB)

EQUIP AMB
Sara Arguedas
Jaume Fornés
Jordi Martínez
Paco Sánchez
Miquel Àngel
Soriano-Montagut

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de
l'Hospitalet
de Llobregat

CONSTRUCTOR
HPSA

FOTÒGRAF
Joan Guillamat



La nova àrea de jocs infantils vol contribuir a augmentar la socialització del parc de les Planes, per fer que els veïns el visitin i en gaudeixin. Al peu de la xemeneia ceràmica de l'antiga bòbila s'hi projecta una àrea de jocs infantils inclusiva, pensada per a tothom. L'emplaçament al centre del parc, en una zona on conflueixen els eixos de passejada principals, aprofita el desnivell existent per incorporar-lo com a part del projecte.

A l'esplanada inferior, on hi ha la xemeneia i un gran plàtan, s'hi situen la majoria de jocs infantils, a més de zones d'estada i de descans sota nous arbres de fulla caduca que fan ombra a l'estiu. El talús original es transforma en una peça més de joc, amb elements per enfilar-se i d'eslàlom i tobogans de diferents mides i tipus, i permet que la plataforma superior sigui un mirador per a tot el conjunt.

El disseny de la proposta fomenta la inclusivitat mitjançant la supressió de barreres arquitectòniques i la tria de jocs i de formes i colors de la pavimentació. També té en compte aspectes de sostenibilitat, com ara la minimització del moviment de terres en el procés de construcció i la infiltració de l'aigua de pluja a través de dues grans franges drenants.



Parc de la Costeta

Begues

MONTSERRAT PERIEL
SARA FERRER
JOAN CASTELLVÍ
(AMB)

2016-2019
7.890 m²
1.210.886 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Natalia Castaños
(AMB)

EQUIP AMB
Sara Arguedas
Jordi Bardolet
Cristina Magallón
Álvaro Sainz

COL·LABORADORS
Bosch&Ventayol
Pi Enginyeria Civil i Urbanisme

CONSTRUCTOR
Rogasa

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Begues

FOTÒGRAF
Santiago Periel

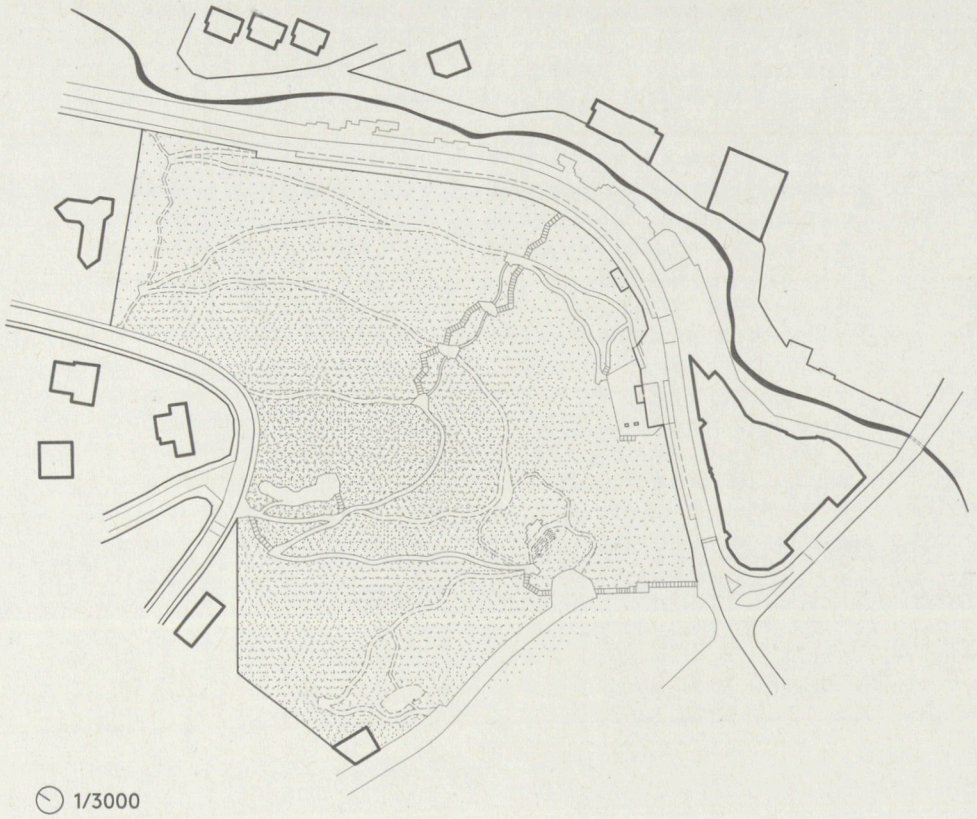
Situat a Begues, entre els barris de la Costeta i la Parellada, aquest parc el conforma un turó amb trenta metres de desnivell dins d'una zona de bosc mediterrani. Emmarcat en un projecte global que parteix de la preservació natural del lloc, en aquesta fase es prioritza l'obertura de nous accessos i recorreguts accessibles i s'aposta per una il·luminació nocturna funcional del camí principal. Alhora, al llarg d'aquests traçats se senyalen i es realcen les àrees i els elements d'interès del parc definint nous espais d'estada i jocs recreatius, i es planteja la necessitat d'actuar en alguns talussos del perímetre del parc.

En tota l'actuació es prioritzen i protegeixen les espècies autòctones d'arbres (alzina o pi pinyoner) i de sotabosc (garric, romaní o càdec).

Els recorreguts pel parc es fan per camins lineals –que s'adapten a les corbes de nivell, es pavimenten amb sauló consolidat i tenen un pendent transversal que desaigua contra el terreny, on hi ha un voral de graves amb pous d'infiltració– i dreceres, que busquen recorreguts més curts perpendiculars al pendent i connecten els camins lineals mitjançant graons de formigó prefabricat de color terrós.







1/3000

La utilització d'acer Corten en els diferents elements del projecte ajuda a donar-los una identitat conjunta i a integrar-los en l'entorn. S'utilitza per donar forma als camins i accessos, per contenir les terres en el perímetre del parc, així com per al mobiliari urbà i els bàculs. La platina que ressegueix els camins lineals agafa alçada als límits del parc i es plega provocant un joc d'ombres irregulars que evoca un perímetre rocós.



Les activitats recreatives també són maneres de recórrer el parc. Els tobogans per baixar per l'obaga a través del bosc s'ajusten a la topografia com si es tractés de la llera d'un petit rierol. El bosc de grimpar, format amb troncs de roure escorçat i cordes, se situa en una esplanada de garriga amb pocs arbres i al seu voltant es disposa un paviment amortidor de gresa rosa.

En definitiva, el que busca la intervenció és crear una nova manera de viure i gaudir d'un espai forestal i, alhora, millorar la connectivitat entre els barris que l'envolten i el centre de Begues.











Parc del Bosc de Can Gorgs

Barberà del Vallès

JONA GARCÍA
MONTSE GARCIA
(AMB)

2019-2022
2.250 m²
469.303 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Eulàlia Codina
(AMB)

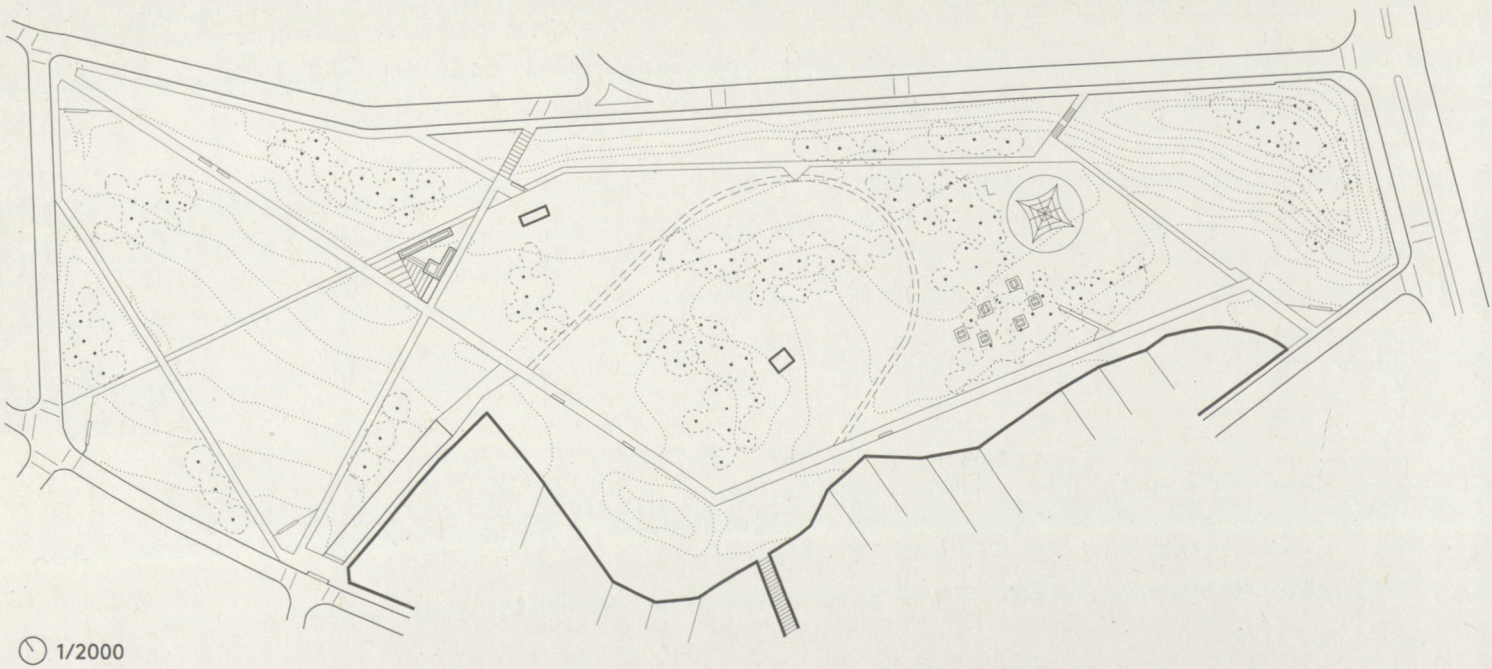
EQUIP AMB
Sara Arguedas
Jaume Fornés
Jordi Martínez
Miquel Àngel
Soriano-Montagut

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de
Barberà del Vallès

CONSTRUCTOR
Eurocatalana

FOTÒGRAFA
Gemma Miralda





1/2000



MILLORES DE LA BIODIVERSITAT

Enriquir la biodiversitat i el potencial educatiu dels parcs i platges metropolitans és un dels objectius principals que l'AMB ha establert en el seu Pla de millora de la biodiversitat. Posant l'accent en la participació de la ciutadania, algunes de les actuacions que es proposen són: instal·lació de caixes niu, construcció de jardins de papallones i hotels d'insectes, estudi dels principals hàbitats dels parcs i platges i mesures per fer-hi créixer la diversitat biològica.



Després de més de vint anys com a parc públic, es milloren la il·luminació i l'accessibilitat d'aquest espai de vegetació boscosa al mig de la ciutat construïda.

Es col·loquen noves lluminàries a tots els camins i zones d'ús: jocs infantils, àrea de pícnic, àrea de fitnes i jardí de papallones.

La creació d'un camí longitudinal pavimentat permet configurar un nou accés a la banda oest del parc i soluciona els problemes de manteniment derivats de la falta de definició i el fort pendent del traçat anterior. Aquesta nova porta per accedir al parc s'afegeix a la millora de les altres entrades: ampliació dels punts d'accés amb àrees pavimentades amb formigó rentat a l'àcid, on se situa el mobiliari i la senyalització del parc; una rampa al costat de les escales de l'accés nord, i nova escala que connecta amb el camí que es projecta. Per reforçar visualment alguns recorreguts i zones del parc, es planten espècies arbustives.



Parc de Can Solei i de Ca l'Arnús

Badalona

JONA GARCÍA
(AMB)

2018-2021
11.600 m²
639.922 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Paco Sánchez (AMB)

EQUIP AMB
Sara Arguedas
Julieta Duran
Jaume Fornés
Jordi Martínez

PROMOTORS
AMB
Ajuntament
de Badalona
UE – FEDER

CONSTRUCTOR
Ambitec Servicios
Ambientales

FOTÒGRAFA
María José Reyes





Després de diverses actuacions de reforma i millora al llarg de més de trenta anys, és necessari dur a terme diverses microintervencions que ajudin a endreçar els recorreguts i els usos ciutadans del parc de Can Solei i de Ca l'Arnús.

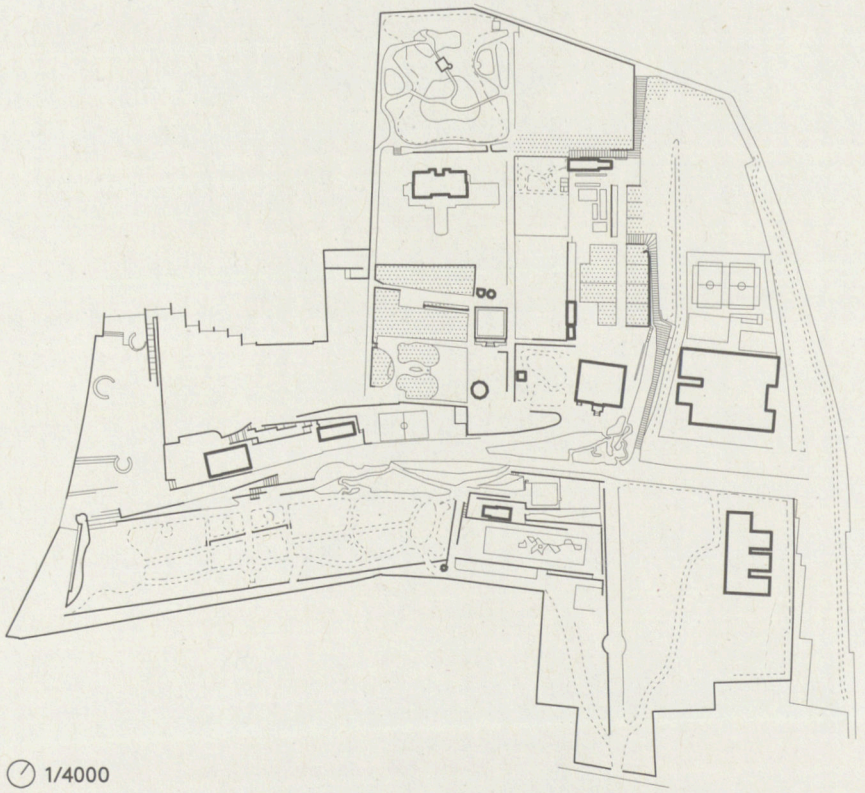
Amb un sol tipus de formigó rentat a l'àcid es pavimenta el nou accés des de l'avinguda Navarra, que dona servei als veïns del nord del municipi, i diversos camins per accedir a l'aula d'educació ambiental i als jocs infantils del carrer de Sant Bru i per connectar les dues cotes del parc a l'entorn de l'escola Lola Anglada.



Prop de l'edifici de Ca l'Arnús, l'esplanada s'ordena en grans parterres de prat sec i fruiters que defineixen camins de sauló i àrees d'estada, tot recordant les franges dels horts del passat agrícola del parc; a la zona del jardí tancat es delimiten nous parterres i es recuperen elements patrimonials com l'abeurador, i es repara la coberta de peça ceràmica de la Torre del Rellotge.

A l'eix transversal dels plàtans, es millora l'enllumenat amb lluminàries baixes tipus balisa i es col·loquen columnes de llum en punts clau del passeig, on hi ha interseccions amb altres camins i espais d'estada. En totes les intervencions es mira d'utilitzar materials i solucions uniformitzades per aconseguir una imatge que ajudi a donar unitat a tots els racons del parc.

En definitiva, doncs, es millora aquest espai verd metropolità i se'n facilita l'ús per a tothom gràcies a petites actuacions que solucionen problemes derivats del pas del temps.



1/4000





Espai ribera

Pioners en la recuperació dels marges dels rius com a parcs públics flexibles capaços d'absorbir les crescudes i de funcionar com a indrets d'oci urbà la resta del temps, els arquitectes Margarita Jover (París, 1969) i Iñaki Alday (Saragossa, 1965) són professors a la Universitat de Tulane, Estats Units. Alday és el director d'aquesta escola d'Arquitectura de Nova Orleans, especialitzada en la relació entre l'aigua i la ciutat. Jover va aconseguir la plaça davant un tribunal anònim amb una defensa del pensament sistèmic que relaciona aigua, paisatge i arquitectura.

Autors de projectes referents en la recuperació de les ribères fluvials com el parc de l'Aigua a Saragossa (2008) o el parc d'Aranzadi a Pamplona (2013) defensen el valor social, biològic i climàtic d'entendre la natura canviant del paisatge. L'entrevista comença de manera presencial a Barcelona i Madrid i acaba creuant l'Atlàntic per via telemàtica.

Hem passat d'escapar a la natura a trobar-la a la ciutat. Què és avui un parc urbà i metropolità?

Iñaki Alday: Com els bons espais públics, sobretot és un lloc d'equalització. El lloc on, sigui quina sigui la seva capacitat econòmica, tots els ciutadans comparteixen l'ombra, l'aire net, els bancs o els espais de joc de la mateixa manera. Una ciutat amb parcs bons i abundants és una ciutat més igualitària i amb més possibilitats de qualitat democràtica basada en l'hàbit de compartir i conviure. «Sortir a la natura» requereix recursos; portar la natura a la ciutat i a cada barri fa la ciutat més justa. Invertir en parcs és invertir en la base de la justícia social.

Un parc avui és una infraestructura ecològica que pot gestionar l'aigua (el nostre bé més preuat i escàs) emmagatzemant-la, minimitzant els efectes de les inundacions, recarregant les aigües subterrànies, que neteja l'aire i absorbeix carboni, que redueix la temperatura d'ambient a l'estiu, que fomenta la biodiversitat i acull flora i fauna. Un lloc per cultivar l'esperit i gaudir de la vida i de la bellesa, millorar la salut i ser una mica més feliços.

Margarita Jover: El parc metropolità és una reserva natural, que s'estén típicament al llarg de rius, en muntanyes difícils d'urbanitzar o en antigues reserves de caça de la reialesa transformades en parc per a la ciutadania amb l'arribada de la democràcia. Per la seva gran escala, el parc metropolità té una gran importància per a la regulació del clima. Però avui cal anar més enllà dels parcs metropolitans i urbans.
Cal reforestar les ciutats per preparar-les per al canvi climàtic. Cal afegir-hi arbres, però com que no sempre es pot perquè el terra està ocupat per habitatges i equipaments, ens queda reforestar els espais oberts, des de carrers i places fins a terrats. Cal anar cap a una ciutat dissenyada com un ecosistema híbrid, meitat bosc, meitat ciutat. Per a això es necessiten zones de vianants, sòls permeables i més arbres.



«Una ciutat amb parcs bons i abundants és una ciutat més igualitària.»

—Iñaki Alday i Margarita Jover

Per Anatxu Zabalbeascoa

La conversió en zona de vianants redueix emissions i consum d'energia, la permeabilitat ajuda a recarregar el mantell freàtic que alimentarà els arbres, que al seu torn temperaran el microclima urbà. Els arbres s'han de concebre com en un bosc, és a dir multiespècie, amb diferent port, edat i gènere (sí, els arbres tenen gènere!). La seva cura aniria a càrrec d'un hipotètic Ministeri de l'Ecosistema Urbà que vetllaria pel microclima (temperatura, contaminació, ventilació, podes, regs, etc.). Si la ciutat aconseguís assemblar-se a un bosc mantenint les seves funcions urbanes no caldria fugir-ne cada cap de setmana. Això faria estalviar energia.

Fins a quin punt l'estalvi d'aigua decideix el tipus de vegetació d'un lloc?

M.J.: No hi ha vegetació sense aigua ni terra. La quantitat d'aigua disponible sempre ha de decidir el tipus de vegetació a cada regió. Aquest és un principi bàsic ineludible. Als nostres parcs l'estratègia principal és recuperar sòl inundable perquè l'aigua mantingui els nous boscos de ribera. Aquesta estratègia tan simple i poderosa suposa enderrocar alguns dics de protecció i a Espanya es pot veure als nostres projectes del parc fluvial a Zuera (2001), el parc de l'Aigua a Saragossa (2008) i el parc d'Aranzadi a Pamplona (2013). D'aquesta manera les ciutats recuperen grans zones boscoses sense cap cost perquè les manté el riu.

Fora de la llera, per escollir espècies ja no s'hi val només amb els criteris ecològics clàssics; cal tenir en compte les condicions urbanes especialment dures (contaminació, radiació...) i el canvi climàtic que, per a l'Espanya futura, portarà a plantar arbres de latituds més del sud.

No tot el que és verd és ecològic?

I.A.: No, és clar. Una gespa regada i mantinguda artificialment té poc valor o, fins i tot, pot ser antiecològica. El verd que és un ecosistema amb vegetació autòctona o adaptada i que sosté diverses capes de vida —insectes, ocells i altres animals— sí que és ecològic. Uns espígols que alimenten abelles i papallones són ecològics, mentre que un massís de flors protegides per insecticides és un petit atac a la natura.

M.J.: Però a les ciutats, no tot ha de ser ecològic. De la mateixa manera que invertim diners en clavegueres i canalitzacions d'aigua també haurem d'invertir en infraestructures verdes per fer les ciutats més habitables entre tots.

Com hem de democratitzar l'accés al sol?

M.J.: La modernitat va aconseguir grans avenços en la planificació urbanística per a l'assolellament de les ciutats i dels habitatges perquè aquestes urbs es van concebre durant una pandèmia de tuberculosi. Les normatives urbanístiques actuals cal complir-les, sempre, i a tots els barris de la mateixa manera. Amb això n'hi hauria d'haver prou.

I.A.: Però la major part del territori està ocupat per construccions privades que utilitzen i de vegades maltracten béns essencialment públics: aire, sol, aigua, energia i natura. Més espai públic és més salut i més equitat a la ciutat.

Quina és la responsabilitat d'una ciutadania cada cop més exigent?

I.A.: És un equilibri delicat en què l'expert (arquitecte, paisatgista o enginyer) dissenya no per a si mateix sinó per als ciutadans i la natura. Això és el que fa que un parc o un edifici siguin bons, la resta és espectacle. L'expert treballa per al ciutadà i aquest informa l'expert, és un tàndem essencial. Per exemple, si tinc un problema de cor, no vull una operació o un tractament decidit per una assemblea, ho vull decidit per un bon metge on poso la meva confiança i que té la meva salut com la seva última missió.

M.J.: La ciutat no es decideix per assemblees als barris, per això hi ha els experts. El que sí que convé discutir a nivell social són els valors promoguts en el model de ciutat. La isotropia significa igual quantitat de recursos per a la vida a tota la ciutat independentment dels barris i les rendes.

Els horts urbans que han dissenyat, han servit per a la integració social?

I.A.: Els horts urbans del parc de l'Aigua a Saragossa i del parc d'Aranzadi a Pamplona tenen una gran diversitat d'usuaris i funcions. Hi ha horts de recerca

i divulgació, horts familiars, agrobotiga al de Saragossa i horts per a tasques d'integració social de persones amb necessitats especials a Pamplona.

Les riberes han passat de ser menyspreades a ser valorades. Com ha estat aquest procés?

M.J.: Hi ha molts exemples de recuperació de riberes en ciutats que han deixat de ser industrials i que, quan han deixat de contaminar i d'agredir topogràficament la llera, s'han transformat fins a recuperar el paisatge i l'interès dels ciutadans. Tot i això, encara són minoria. Les ciutats amb grans migracions del camp a la ciutat acaben allotjant habitatges autoconstruïts en llits fluvials on està legalment prohibit construir. Només amb polítiques de provisió d'habitatge i grans inversions en infraestructures verdes per reforestar lleres i muntanyes es podrà tenir una ciutat preparada per al canvi climàtic que ja és aquí.

Com fomentar la convivència d'esport, esbarjo, reunió i inundació, de velocitats i edats?

I.A.: Avui projectem per a usuaris molt diferents. La clau és no assignar porcions i trossejar un parc en espais especialitzats. És fonamental que el riu tingui lloc per inundar (i amb això irrigar, sembrar, fertilitzar i minimitzar desbordaments aigües amunt o avall). I és lògic que durant aquests dies els ciutadans li cedeixin la preferència d'ús i gaudeixin de l'espectacle de la natura. La resta de l'any, aquests espais es fan servir per passejar, fer esport, celebrar esdeveniments o jugar.

Entenem l'espai públic com un tauler d'escacs on hi ha llibertat per a jocs molt diferents, en lloc d'un tauler especialitzat com el del parxís.

M.J.: *Cohabitació* significa que el model del segle XX, caracteritzat per una relació de força, dominació i control de l'ésser humà cap a la natura, es transformi al segle XXI en una relació caracteritzada per la col·laboració.

Hi ha més perill avui amb les noves inundacions?

I.A.: Entre el parc de l'Aigua de Saragossa i el d'Aranzadi de Pamplona, en dotze anys ja hem vist quatre inundacions que haurien de passar només una vegada cada vint-i-cinc anys, i una de les que hauria de passar només cada cent anys. I també sabem que no tindrem èxit si només intentem protegir-nos. Com més gran és la protecció, més gran és la catàstrofe el dia en què falla. Per això, cal canviar el xip i entendre que cal conviure amb les inundacions, que són part del cicle natural dels rius —i més acusadament amb el canvi climàtic. Cal dissenyar estratègies de convivència i aprendre a interactuar amb un senyor —el riu— que té vida pròpia i no es vol quedar quiet tancat en un canal. Es tracta que el que construïm no dificulti la vida del riu, que no es deteriori quan el riu creix, i que, quan el riu es retira, ens hagi ajudat a mantenir i enriquir ecològicament l'espai de convivència.

Un riu és natura o construcció?

M.J.: Un riu és un espai vast de moviment d'aigües i nutrients, una característica que el fa atractiu per a l'emergència de biodiversitat de la flora i la fauna. Els humans hem d'aprendre a escoltar, deixar fer i negociar espais estacionals, no intentar imposar un ordre simple visual amb pesticides i alts nivells de manteniment.

Els rius en altres latituds i cultures són déus. La majoria de les cultures a la seva època preindustrial van entendre els rius com a agents clau per a la supervivència. Van aconseguir cohabitar-hi. Si aconseguim deixar d'entendre els rius com un desguàs o una claveguera per veure'ls com un proveïdor de vida, de fertilitat, vegetació i bellesa, ens estarem preparant per al canvi climàtic.

A Espanya, els rius tenen les seves particularitats. L'Ebre i el Guadalquivir són grans rius de cabal permanent que potser necessiten menys atenció que els més invisibles, que són igual d'importants o més.

Què ha fet possible el canvi als marges dels rius?

I.A.: Agricultors que transformen els seus cultius en ecològics. Activistes mediambientals que lluiten pels rius, la flora i la fauna. Ciutadans que volen el riu de quan eren nens i s'hi banyaven. Enginyers que pensen que els rius no són només canals de desguàs per treure's del mig la major quantitat d'aigua el més ràpidament possible. Dissenyadors que s'ocupen dels processos i no només de les formes. I, sens

dubte, una sensibilitat ecològica creixent de tota la societat. També la percepció que si no canviem el tracte que donem al planeta, no hi durarem gaire més temps...

Aquest canvi ha nascut de l'ús ciutadà, de l'atenció, de la planificació?

I.A.: No hi ha canvi sistèmic si no hi intervenen tots els agents.

M.J.: A les nostres latituds, aquest canvi als marges ha estat possible gràcies a la desocupació de sòls industrials a causa de la transformació de part de l'economia cap al sector serveis. Un exemple clàssic és la transformació dels fronts marítim i fluvial del Besòs d'un ús industrial a un ús cívic per a la Barcelona olímpica del 1992 i el Fòrum de les Cultures del 2004.

Què construeix la memòria d'un riu?

M.J.: Els rius es mouen dins una llera més gran del que es pot veure. També sota la superfície i entre antics i futurs camins d'aigua. En les persones, la gran narrativa és l'alçada a la qual va arribar aquí o allà, i fins on es va estendre a aquest barri o a aquests camps. Però el riu construeix la seva memòria modelant el terreny i deixant restes d'antics llits. Ens agrada pensar en els projectes no com a olis sinó com a aquarel·les, a les quals ens toca afegir unes quantes capes, amb molta transparència, sobre una pintura que ja en té moltíssimes i a la qual se n'hi aplicaran més.

Com s'apropa un riu?

M.J.: Per apropar un riu cal donar-li espai amb planures d'inundació estacional. I per cuidar-se'n, els ciutadans li han de tenir afecte i això es desenvolupa a través d'un bon projecte de paisatge que inclou elements culturals i lúdics. Hi ha criteris, però no receptes. Per exemple, en lloc de donar espai al riu Arga augmentant l'espai de llera, al parc d'Aranzadi hi trobem una possible llera paral·lela en terrenys baixos que els agricultors anomenaven el riu interior, perquè era on s'acumulava l'aigua a les inundacions.

A Espanya hi ha rius subterranis i rius amb lleres reconstruïdes. Què n'hem de fer?

I.A.: En la geografia mediterrània els rius secs són importantíssims i els més maltractats i malentesos. Amb la pressió urbanitzadora, han esdevingut espais marginals, considerats bruts, perillosos i inútils. Quan algú parla de fer alguna cosa en una riera diuen «netejar-la». Quin error! Són les nostres vàlvules de seguretat per gestionar tempestes, però també són sistemes ecològics i de gestió d'aigua delicadíssims. Si els entubem, en limitem la capacitat i assegurem patir inundacions quan el tub no és suficient. Deixem de recarregar l'aigua subterrània a les zones on és més necessària i un bé més escàs. I, per descomptat, aniquilem tot un sistema ecològic, el més ric del bosc mediterrani.

Estem treballant per reobrir la riera de Sant Just, al costat de Barcelona i al peu de Collserola. El projecte actual preveu la continuació de l'entubament, però afortunadament la mentalitat està canviant i en pocs anys esperem revertir les males decisions de quan pensàvem que amb formigó, tubs i enginyeria dura havíem de resoldre els problemes.

M.J.: Als rius subterranis cal deixar-los espai perquè, encara que no es veuen, són vius i suporten ecosistemes específics. Cal entendre'ls i restaurar-los. La seva bona salut contribuirà a frenar la desertització i temperar el clima.

Barcelona està definida entre dos rius.

I.A.: El projecte de l'Eixample de Barcelona, d'Ildefons Cerdà, tenia un gran parc periurbà i metropolità a tocar del riu Besòs. Els rius de Barcelona tenen presència en l'organització del trànsit («direcció Besòs» o «direcció Llobregat») i la seva recuperació per al ciutadà arriba també un segle i mig després de la idea de Cerdà, però sense espais addicionals de pulmó, que la ciutat ja ha reblert. Barcelona es va assentar al mont Tàber davant del petit port romà. Es va arribar als rius com una taca d'oli, estenent la ciutat sense gaire intenció, tret de la idea inicial i ràpidament eliminada del parc de Cerdà, que en el seu moment devien pensar que era una excentricitat.

En què es van inspirar per firmar les propostes que permeten que la vida cívica i els rius convisquin?

I.A.: En una visita quan començàvem el projecte de la plaça de toros de Zuera (així va començar la recuperació de les riberes del Gállego), ens vam trobar que «no hi havia solar»: el riu s'havia desbordat. Coneixíem els dissenys de Pascale Hannetel d'espais de laminació exquisits en un petit rierol —a penes un fil d'aigua— anomenat Petite Gironde. Aquest projecte del Gironde ens va permetre imaginar que podíem pensar d'una altra manera la plaça de toros que ens havien encarregat al costat del riu sense pretendre «protegir-nos» de la inundació, sinó dissenyant-la i fent-la compatible amb un nou parc i amb el riu. Quan vam acabar l'obra, el 2001, no sabíem si havíem fet un descobriment, una ximpleria o una irrellevància, perquè simplement no hi havia precedents. El més proper conceptualment són els *ghats*, les ribes escalonades en alguns punts dels rius de l'Índia que permeten arribar a l'aigua tant quan el riu és baix com quan creix durant el monsó. La plaça de toros de Zuera deixa entrar l'aigua per la porta dels toreros i la deixa sortir per la porta d'arrossegament. Per això, les inundacions ocasionals no la destrossen i des de l'amfiteatre es poden contemplar les aigües i la vegetació de la ribera.

L'ESPAI DE L'AIGUA

Treballs previs per a la redacció de l'Avanç del PDUM

- Xarxa hidrogràfica completa
- Xarxa blava estructurant
- Aqüífers estratègics
- Aqüífer de la plana de Barcelona
- Aqüífer del delta del Llobregat
- Aqüífer de delta del Besòs
- Infraestructura verda

Font: AMB. Servei de Redacció del Pla Director.

0 500 1000 2000 5000 m

Antoni Farrero (la Seu d'Urgell, 1957) és un enginyer de forests que coneix la relació entre natura i ciutat. Es va especialitzar en espai públic estudiant a l'Escola de Forests de Madrid, «perquè als anys setanta, aquest ensenyament no existia a Barcelona». Explica que, aleshores, el domini del medi natural estava molt repartit entre diverses disciplines. A l'Escola de Forests hi havia una càtedra de Planificació Física i Projectes «que dirigia el professor Ramos, format als Estats Units perquè, aleshores, ningú no parlava del paisatge». Amb Ramos, Farrero va començar a col·laborar-hi sent estudiant. I amb ell va fer la seva tesi, sobre planificació física en espais oberts d'entorns metropolitans, que és el que avui encara fa des de l'AMB. El paisatge li va obrir els ulls. I li va permetre conèixer la ciutat. Fins que no va arribar a l'Àrea Metropolitana, el camí va ser llarg. La seva primera feina va ser com a director del Parc del Montseny.

I què fa un director del Parc del Montseny?

Intenta, amb els recursos que té, gestionar tan bé com sigui possible els reptes que se li presenten: un ús social molt intens, per exemple. Al Montseny el 70 o 80 % de l'espai és propietat privada. Hi ha propietaris que viuen del bosc, amb aprofitaments forestals. És un espai de gran tradició turística i, alhora, és un territori fràgil perquè és molt proper a diverses infraestructures i té impactes d'aprofitament tant de fusta com d'aigua. A partir d'aquestes condicions, el director intenta ordenar aquests elements. El 1975, el Pla especial del Parc del Montseny va ser un dels pioners a Espanya. Conté normes que has d'interpretar i, si hi detectes mancances, impulsar modificacions. S'encavalquen demandes de la natura amb temes urbanístics. Et mous sempre entre dues normatives.

Com passa d'aquesta ocupació a encarregar-se de gestionar l'espai de ribera de l'Àrea Metropolitana?

És un camí llarg. Vaig treballar en la gestió de Collserola, tractant temes d'incendis i reforestacions. I després me'n vaig anar a l'empresa privada a treballar en l'execució d'obres relacionades amb espais públics, restauració i manteniment.

Sempre ha combinat natura i obra civil?

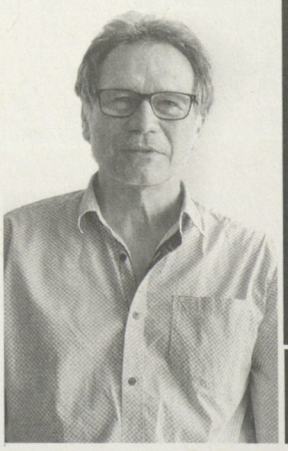
Sí, des de places fins a espais fluvials. I a l'Àrea Metropolitana vaig ser responsable de conservació de parcs i platges; després vaig coordinar la gestió de la infraestructura verda.

La recuperació de les riberes dels rius les convertirà en el gran pulmó interurbà?

Les riberes són espais de gran interès.

No sempre s'ha considerat així. Durant anys es va viure d'esquena als rius.

Bé, no és que hagin aparegut del no-res. Però l'interès rau en el fet que són línies. En alguns casos actuen com a fronteres i en d'altres com a connectors. També poden ser zones de gran riquesa perquè posen en contacte diferents territoris.



«Les solucions basades en la natura no cal que siguin solucions naturals.»

—Antoni Farrero

Per Anatxu Zabalbeascoa

De què depèn que, com a línies, connectin o divideixin?

Bàsicament del paper territorial que tenen en cada cas. Per exemple, el Llobregat i el Besòs són elements que des d'un punt de vista d'infraestructura verda posen en contacte diferents territoris, és a dir, el seu paper és connector. Ara bé, quan es desenvolupa el territori, els cursos fluvials més aviat marquen el límit. Són elements geogràfics. Per al Pla especial de Collserola, una idea que defensem és la de treure contundència als límits i buscar que els espais siguin realment més permeables, que es confonguin els uns amb els altres. En lloc d'una política d'illes, busquem que siguin més porosos, que el verd es vagi ficant a les ciutats.

Que les riberes divideixin o uneixin té a veure més amb els llocs en si o amb la nostra percepció?

Té a veure amb el nostre grau de coneixement i com valorem els paisatges i els entorns: si necessitem delimitar-los o potenciar els espais frontera, els llocs on hi ha barreja. El més primitiu seria dividir entre el que és natural i el que és artificial..

La línia grollera dels acudits sobre enginyers.

Efectivament.

Vostè és un enginyer que defensa fer línies orgàniques que responguin a la topografia i la geografia.

Sí. Per donar més diversitat i riquesa al territori. Per posar-nos més del costat de la natura. Per ser més geogràfic que no pas polític. Les solucions basades en la natura no cal que siguin solucions naturals. El territori és una cosa complexa, permeable, biodiversa, i el que cal fer és conviure amb aquesta complexitat en lloc de mirar de simplificar-la.

Parla de fer un exercici d'humilitat com a projectistes i com a societat?

Es pot llegir així, però l'urbanisme també ha evolucionat. El primitiu construiria una ciutat a través d'un carrer: allò que veiem a les pel·lícules de l'oest. Quan et planteges una mica el creixement, li has de donar una mica més d'estructura. En l'àmbit del paisatge avui hem d'anar negociant amb la complexitat.

Les riberes dels rius han esdevingut un espai cívic valorat. Per què la gent ha tornat als rius? Què han fet perquè això passi?

Hem passat d'una situació en què els rius eren la rebotiga de les ciutats a convertir-se en parcs urbans. Abans era on anaven a parar les aigües residuals o les deixalles de la indústria. Eren espais sempre foscos, fins i tot a la literatura. Avui són espais de vida.

On ha passat la transformació, als rius o al cap de la gent?

Els marges del Llobregat són un èxit perquè han passat de ser un espai molt contaminat, amb uns índexs de salinitat altíssims que pràcticament van fer desaparèixer els peixos, a ser un espai públic de qualitat.

Tot anava a parar als rius. Eren les clavegueres de les ciutats. No eren espais agradables. Ningú hi plantejava un ús social.

Eren espais perillosos.

Marginats, tèrbols, allunyats, abandonats i inundables. Les inundacions eren impredictibles. Ho són. Per això una primera fase de la història va consistir a eliminar el perill de les inundacions. El següent pas va consistir a canalitzar el riu per protegir les ciutats evitant desbordaments.

Això feia que es perdés la ribera.

Vam passar de tenir un riu a tenir un canal. A molts llocs encara estem en aquesta fase. Però cada cop hi ha més projectes per suavitzar aquesta situació que passen per entendre també la naturalesa del riu.

S'ha passat de gestionar l'aigua a gestionar l'oci urbà.

En part sí. Vam començar gestionant les aigües i ignorant la resta de la vida que hi ha al voltant de l'espai riberenc. Això va ser una reacció a les inundacions que, en concret el Llobregat, va patir als anys seixanta, però es podria generalitzar a la resta dels rius.

Com es tractaven abans els rius?

Tenien uns cursos divagants que estaven acompanyats de vegetació natural. Paisatgísticament eren més agradables, però també eren més perillosos. Sotmesos a un règim d'inundacions que posava en perill la població i les infraestructures com les carreteres. El que va passar quan els van controlar és que no tenien atractiu per a un ús social.

Havíem transformat els rius en clavegueres.

I alhora s'havien convertit en el pas natural per a les infraestructures: carreteres i línies de ferrocarril.

Justament perquè la connexió ja estava feta.

Exactament. No passaràs per les muntanyes fent túnels i viaductes si et pots desplaçar per les valls. Però, amb el renéixer de la conscienciació paisatgística i ecològica, la societat va tornar fixar-se en els rius.

També ha estat una qüestió cultural.

Sí. Buscar la recuperació de valors i llocs perduts. En el cas del Llobregat, amb el Pla Delta se'n va desviar el tram final, es va fer l'ampliació del port i l'aeroport i es va construir la línia de l'AVE i l'A-2, i, paral·lelament a la construcció de les infraestructures, es va decidir fer un conveni amb el ministeri corresponent per restaurar els sistemes naturals. Fruit d'aquest conveni es va iniciar la recuperació de la ribera del Llobregat, el Pont del Diable, fins a Sant Boi i de Sant Boi fins al mar. Recuperem antics camins, eliminem horts il·legals i, fins i tot, petits abocadors.

La gent va protestar?

Hi va haver un gran debat. Però quan van veure que s'havia recuperat un espai per a ús social i van entendre el valor mediambiental, es van posar del nostre costat. Van captar el que havia motivat el canvi.

El primer que cal fer és ordenar el territori o sanejar el riu?

Abans que res cal sanejar el riu. Això va passar quan es va construir la gran depuradora a la desembocadura del Llobregat. Una opció hauria estat fer-ne diverses de petites, al llarg del recorregut; i una altra, canalitzar les aigües i portar-les a la depuradora del final. Tota l'aigua es condueix a través d'un col·lector i, una vegada a la depuradora, hi ha diverses opcions: l'aigua regenerada es bomba aigües amunt per a reg agrari, o es dedica a uns pous que injecten aigua a l'aqüífer per impedir la intrusió salina. És a dir, s'aplica una solució basada en la natura per crear un cicle de l'aigua absolutament artificial que té una funcionalitat ecològica.

Amb l'aigua sanejada, comencen a endreçar el territori.

La primera actuació buscava recórrer més de vint quilòmetres sense interrupcions. La segona, posar en contacte els dos marges amb guals inundables. Un gual és més econòmic però sobretot és molt més respectuós amb el riu i el seu paisatge.

Com es passa de canalitzar el riu a fer les ribes permeables.

El canal no es trenca, el que es fa és habilitar-lo: es tracta per sobre i per sota de les motes de canalització. A partir d'aquí es reconstrueix un paisatge determinat. No treballem els rius pensant només en les aigües altes. Ho fem pensant també en les aigües baixes i en les zones d'esbarjo.

Que és com el riu està la major part del temps: no desbordat sinó fluint.

Exacte. La inundació, l'avinguda, n'és l'excepció, però quan passa és catastròfica. Per això cal treballar totes dues coses: la possibilitat d'avinguda i les èpoques de cabals baixos i mitjans.

Com es troba l'equilibri?

Amb bons projectes.

I amb coneixement sobre la vegetació i l'arbrat.

És clar. Hi ha qui pensa que és possible tornar al paisatge fluvial del segle XIX. Cal tenir clar que és impossible perquè les condicions de l'entorn han canviat.

Quin era el paisatge fluvial mediterrani del segle XIX?

Hi havia menys aprofitament de l'aigua, a tota la conca, per tant el riu era més cabalós. Els aqüífers estaven més carregats. I hi havia una vegetació de ribera amb pollancres, salzes i aiguamolls. Després de fer moltes «males passades» al riu, variant-li el règim d'erosió-sedimentació, fent embassaments o desforestant o urbanitzant, la marxa enrere és impossible. El que cal buscar és un nou paisatge, que serà nou perquè les condicions de l'entorn han canviat: hi ha menys aigua, els aqüífers són baixos... Ens ho hem carregat, per dir-ho sense embuts.

Sense remei?

Es convertirà en paisatge lunar? Doncs no. Podem recuperar una certa funcionalitat ecològica encara que sigui amb mètodes diferents: regenerant aigua, recuperant un cert cabal i cercant maneres que el riu es relacioni amb el paisatge que l'envolta. Es tracta que, encara que el paisatge sigui diferent, sigui ecològicament funcional.

Com es decideix el tipus de vegetació d'un paisatge nou?

La vegetació serà la compatible amb les característiques ecològiques actuals i amb la funcionalitat que se li vol donar. Per exemple, els tamarindes aguanten molt bé la salinitat. Els pollancres i els salzes serviran per crear ombres...

Pel que diu s'assembla força al del segle XIX...

No. És totalment diferent, encara que visualment puguin assemblar-se. Estem en una altra situació. S'han perdut moltes espècies vegetals i espècies animals pel camí. Han desaparegut aiguamolls.

Com podem afavorir la recuperació de la biodiversitat de les riberes?

El que cal fer és no fer gaire. És més fàcil restaurar que fer de nou. La idea és ajudar i potenciar la vegetació espontània si fomenta el que estem buscant. Per això es protegeix. És més estar atent i dirigir una mica el que surt espontàniament que molta intervenció. De vegades veus que urbanitzacions construïdes per on passava un torrent han variat la topografia i després arriba la necessitat d'enjardinar la zona. Ho fan de nou. Ho arrasen tot i després construeixen un passeig, una plaça... no hauria estat més fàcil rescatar el torrent? Simplificar les coses?

La visita generalitzada de la gent a les riberes, les afectarà?

Una mil·lèsima part del que els van afectar les indústries o les infraestructures. L'ús social és molt positiu, és una font de coneixement i una manera de sensibilitzar sobre la cura del medi ambient. És el que justifica les actuacions. La natura és per a l'home i l'home per a la natura.

Quan vam començar a adonar-nos que les riberes eren espais públics?

Quan vam començar a condicionar-les amb una mica de vegetació i un mínim de senyalització i cura.

Com es tracten les riberes? Són un espai públic, un espai natural, un espai de mobilitat?

El terme *espai públic* recull tot això. El que és natural avui és difícil de definir. Un parc lineal extensiu s'aproxima a un model natural.

Les noves inundacions seran més grans?

Sí.

Estan preparant les riberes per a això?

En general, sí, perquè tots els plans de recuperació s'han fet amb uns marges de seguretat molt importants. Però el canvi climàtic ho ha deixat clar: les sequeres i les inundacions seran més radicals i més freqüents. Ara no em preocupa aquest tema tant com l'estabilitat de les costes.

Per què?

A causa dels temporals i la disminució de sediments ens estem quedant sense platges. A Montgat pràcticament no en queda. El mateix passa a moltes platges del sud de Barcelona. Els temporals que venen de llevant castiguen tota la zona de sorra. Els rius no transporten tants sediments perquè hi ha preses i una revegetació de les conques. Tot plegat fa desaparèixer la platja. Per això treballem formant dunes, que són una reserva de sorra. Aquesta és una opció; una altra és regenerar les platges amb sorra provinent d'altres indrets.

Com ho afronten?

A l'AMB hem desenvolupat un projecte per a la recuperació de les platges metropolitanes anomenat Dunes Híbrides on es recupera la morfologia dunar. Aquest projecte va ser mereixedor del premi New European Bauhaus a l'edició del 2022.

Què construeix la memòria d'un riu?

Jo crec que és més la història que no pas el que hi havia. El que hi va passar més que el que hi havia. Josep Pla ho va escriure: «el paisatge són anys i anys d'història bolcats al territori». Per exemple, Collserola ha tingut moltes fesomies. Ha estat pelada sense cap arbre i com una selva. Ha estat cremada i ha estat construïda. Hi pesa molt més la història que allò que pugui existir de base. Hi ha paisatges molt frondosos que ara són un desert. Els mitjans que l'home té per actuar sobre el paisatge són enormes. Per això crec que la memòria del riu és la memòria de la gent que el fa servir.

L'espai de ribera és esport, lleure, contemplació, circulació... com definir-ne l'ús?

Moltes vegades no es decideix. L'espai agrícola al costat d'un riu és donat per unes condicions. El Parc Agrari del Baix Llobregat té més de 3.000 hectàrees i és de les superfícies més fèrtils que puguis trobar a Catalunya. S'hi cultiven carxofes —que són molt conegudes i apreciades: la carxofa del Prat—, presseguers, cebes, alls, porros, mongetes i altres productes hortícoles.

Defensen els petits horts o són partidaris que es concentrin?

Pocs i grans. Per un tema econòmic: per poder mecanitzar i amortitzar. Encara que tinguis productes de quilòmetre zero, has de buscar maneres que el teu producte sigui competitiu al mercat. Una parcel·la molt petita no ho és. És una idea romàntica que només es pot aplicar a productes amb un alt valor afegit. Però això és una cosa que han de decidir els propietaris, no pas nosaltres.

En els darrers anys, quines intervencions a les riberes destacaria?

El passeig de la Salzereda, al Besòs, d'Eva Pagés i Claudi Aguiló Riu. Tens la ciutat i el riu. El diàleg entre tots dos quan el riu és, com el Besòs, molt artificialitzat, demana posar una mica d'ordre a la frontera amb vegetació d'arbres d'ombra i de ribera.

Un altre cop pollancres i salzes.

Es trien en funció de les condicions del lloc i de la funcionalitat que vols donar-li. Si només fossin arbres del lloc *strictu sensu*, no podries jugar amb zones d'ombra o zones de color.

I és important el color al costat dels rius?

Els rius tenen el seu color. El que cal fer és saber captar-lo i potenciar-lo. No crec que s'hagin de fer estridències.

Aquest color dels rius és canviant?

És totalment canviant i aquesta és la gràcia. Les primaveres són diferents i les tardors també. Cada dia és diferent perquè el riu no s'està mai quiet.

Com es podrien cuidar millor els rius?

Cal identificar-los com un valor de les ciutats per on passen. Encara que passin per l'extraradi. És fonamental cercar el diàleg del riu amb la ciutat. Això es pot fer treballant itineraris que arriben de la ciutat al riu o fent desplaçaments amb bicicleta o amb vehicles lleugers. Una cosa que asseguraria el seu futur i la seva cura seria identificar-los com un camí, com una cosa que uneix.

La gran revolució de les riberes és a les petites coses?

Sí, com ara ser camí. A buscar la proximitat amb les persones i la vida, els desplaçaments i el lleure. L'esport i el passeig. Tot és lícit: el Túria va canviar la seva llera, a Saragossa es va cobrir un riu. En el nostre cas, tractem de cuidar allò que tenim i és important fer poc i fer-ho bé. Estem en una recta ascendent pel que fa a la qualitat dels projectes. La qualitat ja no es mesura només amb el disseny. Les formes més ecològiques pesen. Però, a més, s'ha comprès millor el territori. Hi ha experiència de manteniment d'aquests espais. Els projectes han millorat molt en les darreres dècades. Tot i que segueix havent-hi poca inversió.

La idea de la natura intocable ja no regeix el disseny.

La natura espontània, que no és natural, de vegades condueix a formacions que no són les més desitjables. Ara les opcions són més realistes i fructíferes. Parlo d'opcions del tipus mosaic forestal, amb agricultura i boscos molt menys vulnerables en cas d'incendi, inundació o plaga. Cal renaturalitzar les riberes, però ajudant-les amb coneixement i tecnologia.



Parc de la Riera d'en Font

Montgat

JOSÉ ALONSO
(AMB)

2018-2020
4.338 m²
449.334 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Albert Puigdellívol
(AMB)

EQUIP AMB
Montserrat Arbiol
Eloi Artau
Roberto Martínez
Álvaro Sainz

COL·LABORADORS
BAC

PROMOTORS
AMB
Ajuntament
de Montgat
UE – FEDER

CONSTRUCTOR
Eurocatalana

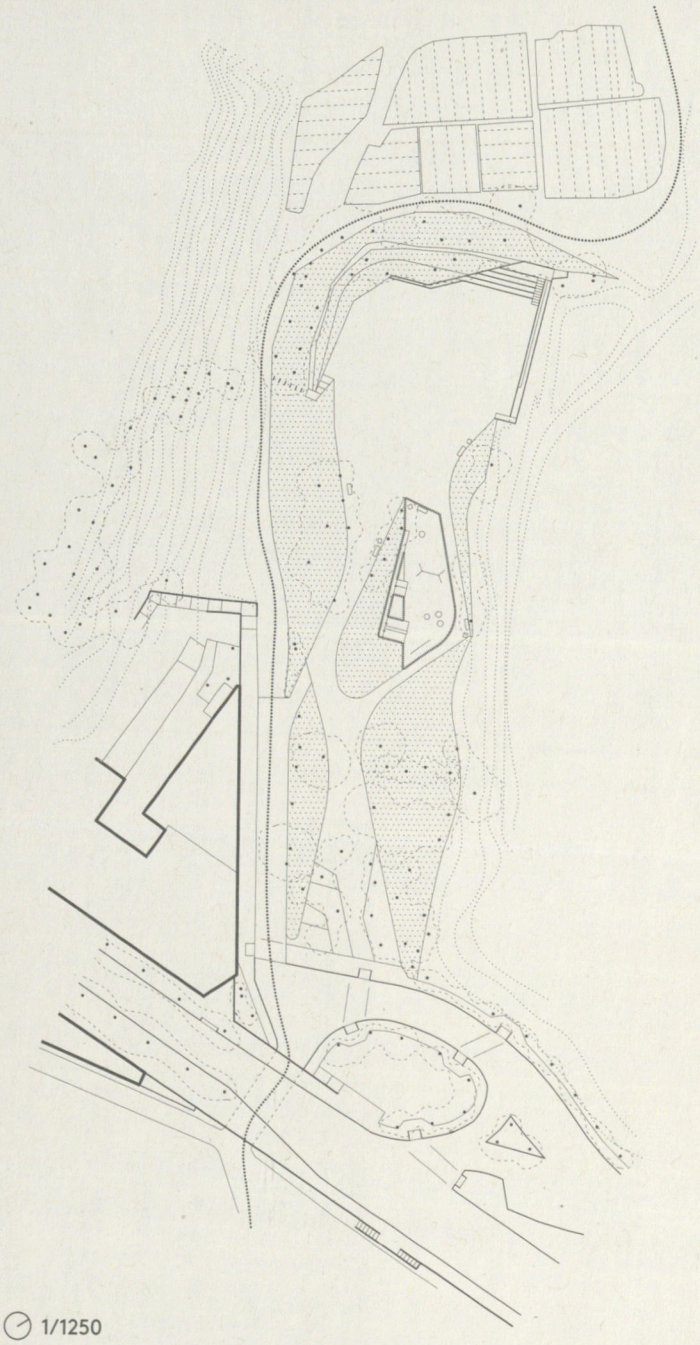
FOTÒGRAF
Joan Guillamat

Recuperar el tram final de la riera d'en Font, just abans de desembocar al mar, parteix del tractament de les vores del parc. El redisseny del límit a tocar del marge esquerre de la riera, amb la substitució d'un mur per una mota de terres com a continuació de la mota existent aigües amunt, permet assolir una relació més oberta i amable amb la ciutat i amb la platja. La plantació d'àlbers, alocs i salzes sobre la topografia ondulada de la mota introdueix les condicions pròpies de l'ecosistema de ribera i millora, alhora, la capacitat hidràulica en episodis de pluges.

A l'altra banda del parc el talús existent es reforça amb unes basses de baixa fondària excavades al terreny que garanteixen l'aprofitament de l'escorrentiu i retenen i infiltren l'aigua de pluja, de manera que redueixen la salinitat del sòl. Aprofitant la presència d'aigua s'hi concentra la nova plantació, amb mescla d'espècies arbustives i arbres. Amb el mateix objectiu d'augmentar les àrees permeables, s'ha substituït una zona pavimentada per prat sec, que compleix una doble funció: ser un espai de lleure i aportar varietat paisatgística al llarg de l'any.







1/1250

A l'interior del parc, la incorporació d'unes instal·lacions esportives obsoletes ha permès dotar-lo d'una gran esplanada d'usos múltiples, envoltada de vegetació i amb una petita grada. A la part central, allunyada del trànsit i protegida per una altra mota de terres, s'hi ha ubicat una zona de jocs infantils que integra part dels elements de joc en el mateix talús de la mota, a l'ombra d'una pantalla de pollancres.

El resultat de la intervenció és un espai flexible que ha recuperat el caràcter fluvial de la riera, amb nous usos lúdics i un protagonisme evident dels elements naturals: la paleta de materials i colors es redueix al mínim per donar preeminència a les textures canviants de la natura.







Dunes

Platges metropolitanes

JORDI BORDANOVE
DANIEL PALACIOS
ALBA BARRERA
ESTELA GUÀRDIA
AIDA GIRONA
NURIA MACHUCA
(AMB)

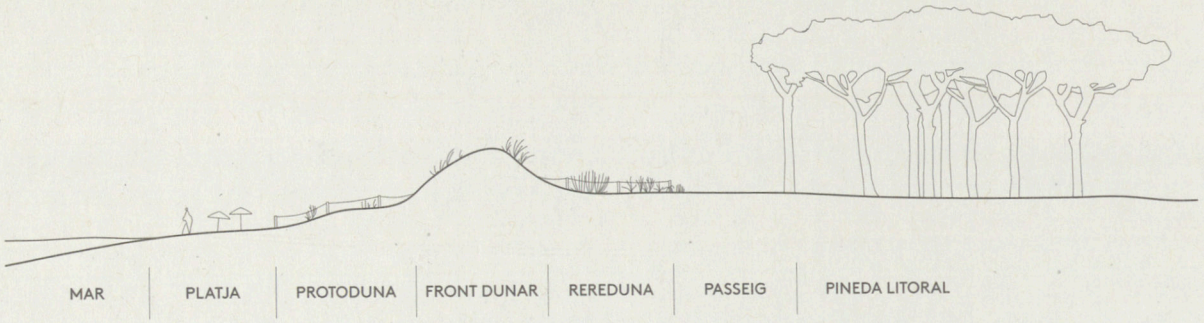
Des del 2012
17 km, 580.000 m²
Inversió inclosa en la gestió de les platges

PROMOTOR
AMB

CONSTRUCTORS
Innovia Coptalia
FCC

FOTÒGRAF
Robert Ramos

PREMIS
Premiada, New European Bauhaus Prizes 2022

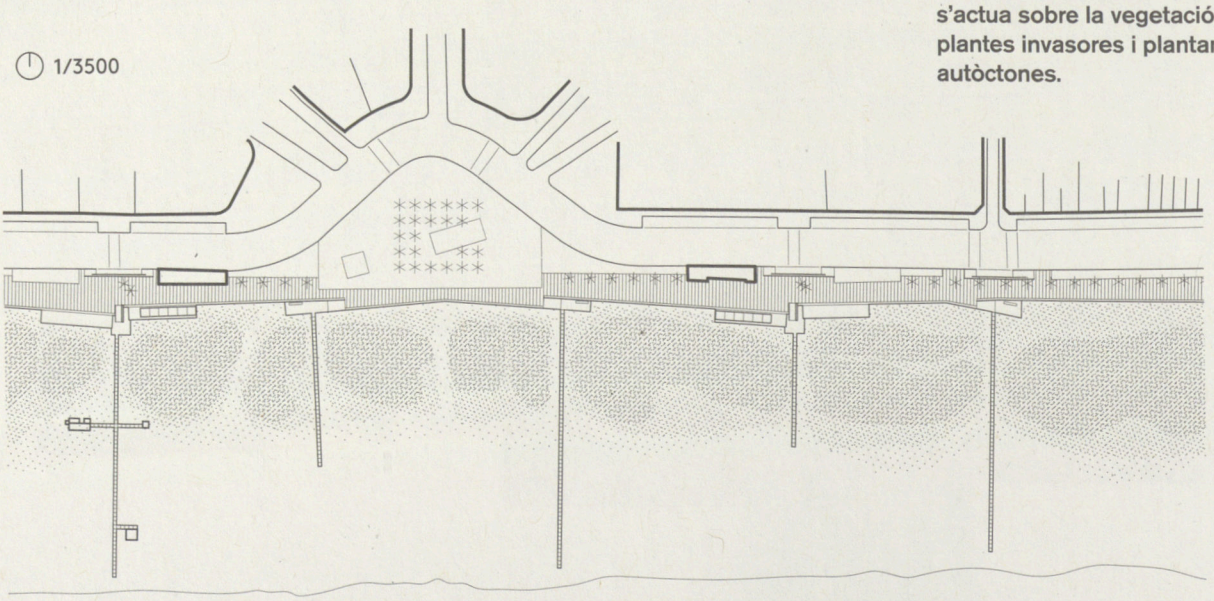




Les zones dunars són reservoris de sorra de les platges, espais de biodiversitat i amortidors de l'energia dels temporals. La construcció i gestió de dunes respon a la necessitat de garantir que les platges metropolitanes continuïn existint, que no desapareguin pels efectes del mar i l'erosió.

Per a la construcció natural d'una duna, es necessita que el vent tingui prou intensitat per transportar sorra i que hi hagi borró (*Ammophila arenaria*), que és l'espècie vegetal que ajuda a retenir la sorra. Al litoral metropolità de Barcelona fa més de trenta anys que el vent ha deixat de construir dunes de manera natural, tot i que continua tenint capacitat per destruir les que ja existeixen.

El primer pas per a la regeneració de dunes a les platges metropolitanes és la protecció de les zones dunars amb tancaments de pals i corda; després es reforcen els fronts dunars existents amb moviments de sorra i s'actua sobre la vegetació, eliminant plantes invasores i plantant espècies autòctones.





APRENEM A LA XARXA

Aprenem a la Xarxa és el programa que reuneix totes les accions d'experimentació i aprenentatge que es fan a la xarxa de parcs i platges metropolitans. L'objectiu és afavorir la vinculació de la ciutadania amb els parcs i platges del seu entorn i donar a conèixer els valors socioambientals d'aquests espais de natura a través de la participació, d'estudis vivencials i de la dinamització d'activitats.



En els espais on les dunes han desaparegut del tot, s'han de posar les bases per construir-ne de noves i aconseguir que vagin creixent com a sistema natural. Atès que les dunes construïdes en paral·lel al vent tenen més possibilitat d'evolucionar positivament perquè suporten menys erosió eòlica, la platja es divideix en diferents sectors en funció de la direcció del vent. Un cop decidida la posició de les dunes, es formen munts de sorra no rectilinis i amorfs per deixar que sigui el vent el que en vagi modelant la forma final. Quan la sorra ja està assentada, s'hi planta borró –enterrat per evitar-ne el descalçament i perquè accedeixi a la humitat necessària– i es protegeix amb pantalles de canya per donar-li temps a anar construint la duna.

La regeneració de les dunes és una solució basada en la natura que permet reforçar els sistemes naturals perquè puguin fer front a fenòmens meteorològics extrems com els temporals de llevant.



TIV_AMB

Platges metropolitanes

MOISÉS MARTÍNEZ-LAPEÑA
CARLES ESPAÑOL
(AMB)

2017-2018
7 m²
49.888 €

COL·LABORADORS
BBG Estructures
Eprototips

PROMOTOR
AMB

CONSTRUCTOR
Olprim

FOTÒGRAF
Adrià Goula



El nou prototip de torre d'intervenció i vigilància, la TIV_AMB, és l'evolució de la cadira de vigilància de les platges metropolitanes. S'eleva més d'un metre per sobre de la sorra i s'hi accedeix per una rampa o unes escales que es pleguen quan l'equipament no es fa servir.

L'element principal és la cabina, oberta al mar i a la zona de bany, tot i que es pot tancar amb panells mòbils transparents per protegir els socorristes de les inclemències del temps, sense que això els resti visibilitat. A l'interior, tots els materials són drenants per evitar les acumulacions d'aigua o sorra. La coberta és impermeable i està aïllada tèrmicament, i té una gran visera que protegeix els socorristes del sol. La torre és també el suport d'un pal de bandera que indica l'estat del servei.

L'estructura de la TIV_AMB és d'acer, ancorada sobre un únic punt per facilitar-ne la retirada en cas de fort temporal i també al final de la temporada de bany.



Pèrgola d'ombreig AMB

Platges metropolitanes

MOISÉS MARTÍNEZ-LAPEÑA
CARLES ESPAÑOL
(AMB)

2020-2021
25 m²
23.974 €

COL·LABORADORS
BAC

CONSTRUCTOR
Pont de Querós

PROMOTOR
AMB

FOTÒGRAFA
Stela Salinas



CATÀLEG DE MOBILIARI DE LES PLATGES

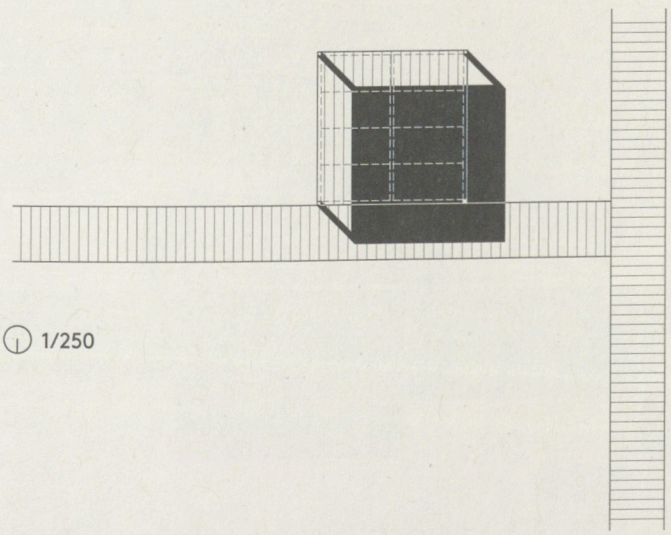
Amb l'objectiu d'homogeneïtzar la imatge del litoral metropolità i definir una marca que reforci el sentiment de pertinença, l'AMB ha dissenyat els elements de servei que es col·loquen a les platges, amb criteris de qualitat, funcionalitat, durabilitat, estètica i adaptació a l'entorn. El *Catàleg* de les platges recull tots els elements que ajuden a fer les estades a les platges més còmodes, segures i accessibles.



Per donar millor servei als usuaris que requereixen ajuda per al bany, es construeixen espais d'ombra al costat de les passeres de fusta a partir de mòduls de 5 x 5 metres que es poden agrupar a cada platja segons les necessitats. Els mòduls han de ser fàcilment desmuntables per poder-los traslladar a un magatzem en finalitzar la temporada de bany.

Cada mòdul és una estructura de tubs d'acer galvanitzat i lacat amb unions cargolades que té un terra de fusta arran de sorra i un element de protecció del sol a la part superior. La plataforma és de llistons de fusta de pi tractada a l'autoclau, per donar continuïtat a les passeres d'accés a les platges i garantir el drenatge de l'aigua a través de les juntes entre llistons. Els mòduls de la plataforma es lliguen entre si i amb l'estructura per garantir una superfície plana i horitzontal, sense desnivells, que faciliti el desplaçament dels usuaris amb mobilitat reduïda.

L'element que protegeix els banyistes del sol és un panell de vímet natural fet a mà i tractat a l'autoclau, que proporciona una ombra densa i fresca.



1/250



Senyalització

Platges metropolitanes

CLASE
SALVA FÀBREGAS

2016-2018
380.000 €

EQUIP AMB
Jona García
Estela Guàrdia

PROMOTOR
AMB

CONSTRUCTOR
Dilart

FOTÒGRAF
Adrià Goula

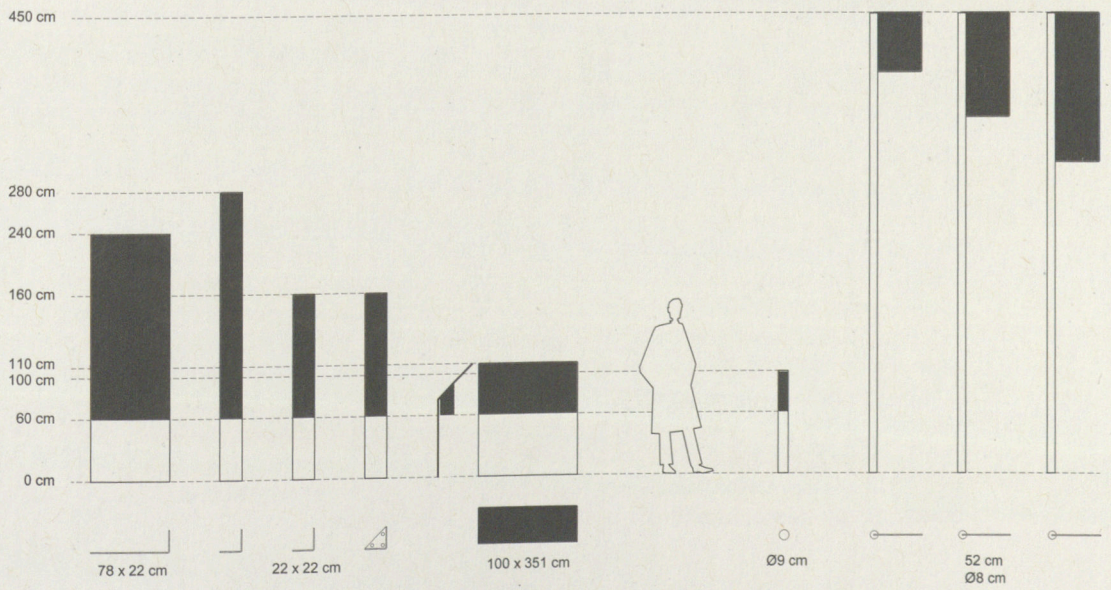
El nou codi de senyalització de les platges metropolitanes sorgeix com a evolució del disseny dels senyals que es van fer per als parcs; s'aconsegueix així una identitat comuna per a tot l'espai públic gestionat per l'AMB. En aquest cas el color predominant és el blau, en clara referència al mar.

L'homogeneïtat dels criteris dels senyals transmet als usuaris la idea que estan en un espai continu de gestió comuna, sigui quina sigui la platja que visitin. La informació és concisa i de fàcil comprensió, els elements de senyalització es col·loquen de manera estratègica segons el tipus i els objectius del senyal, i se'n potencia la simbologia gràfica per damunt del text escrit.















Hi ha quatre tipus de senyals: d'accés a la platja, direccionals, informatius i específicament destinats a senyalitzar les dunes. Els senyals d'accés i els direccionals es construeixen amb una peça de xapa d'alumini, plegada en L, sobre la qual s'adhereix un vinil amb les indicacions pertinents. Per als senyals informatius, s'utilitza un pal tubular d'alumini que aguanta una banderola de diferents mides a més de quatre metres de terra. Per a la informació relacionada amb les dunes, els senyals es col·loquen als pals que sostenen les cordes que tanquen les zones dunars i estan construïts amb una xapa d'alumini anoditzat lleugerament corbada sobre la qual s'adhereix un vinil. A més, en alguna platja, s'han seguit els mateixos codis de comunicació per instal·lar-hi una taula d'observació.



Passarel·la penjant sobre el riu Ripoll

Barberà del Vallès

INFRAESTRUCTURES DE MUNTANYA

ÁLVARO SAINZ
(AMB)

2021-2022
2.848 m²
488.695 €

EQUIP AMB
José Alonso
Adriana Rodríguez

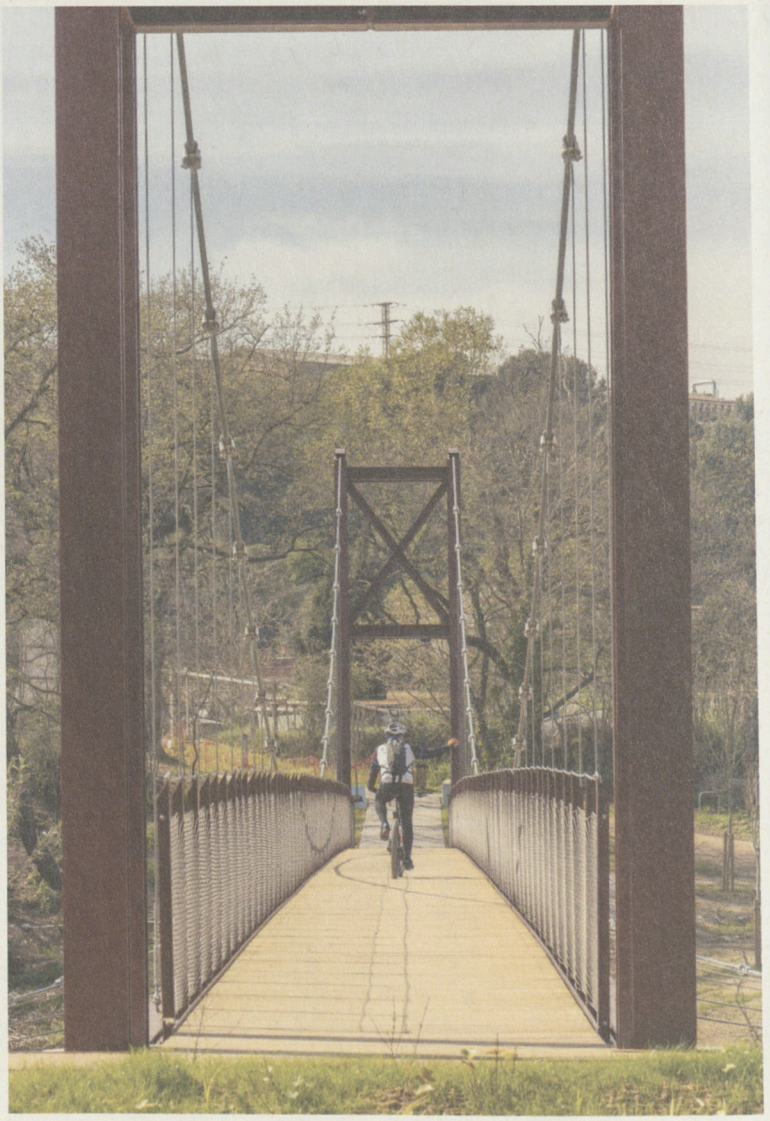
COL·LABORADORS
BAC
JBP Enginyeria
Otherstructures
UTE CSS Espai Públic

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Barberà del Vallès
UE – FEDER

CONSTRUCTOR
Infraestructures de Muntanya

FOTÒGRAF
Simón García



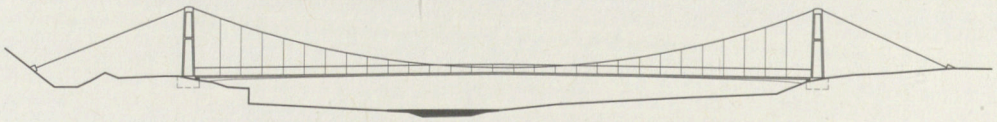


La construcció d'una passarel·la penjant sobre el riu Ripoll forma part de les actuacions per millorar i recuperar una àrea de Barberà del Vallès que estava força degradada. Des del marge dret del riu, a la zona dels aiguamolls del Molí Vermell i el nucli urbà, fins al camí que porta al Castell de Barberà i l'anella verda, al marge esquerre, aquest nou camí exclusiu per a vianants i bicicletes connecta dues parts del municipi que fins ara el riu mantenia molt allunyades.

La passarel·la metàl·lica se sosté amb dos pilars de nou metres d'alçària que serveixen de suport a dos cables principals d'acer (catenàries). Té una llum de vuitanta-quatre metres i un tauler de dos metres d'amplada lliure que en alguns punts es troba a gairebé cinc metres d'altura respecte al riu. Un seguit de cables situats transversalment sota el tauler tenen la funció d'enfortir l'estructura: augmentar la resistència davant d'episodis meteorològics extrems com el vent fort o les tempestes i disminuir les possibles vibracions.

Per integrar la passarel·la en l'entorn natural del riu, s'han cuidat els materials utilitzats, s'han plantat espècies arbòries i arbustives als accessos a la passarel·la i al camí del riu, i s'ha construït una cuneta vegetal per canalitzar l'aigua de la pluja, evitar l'erosió del camí i millorar l'adaptació de les espècies que es planten.





1/1000





Passarel·la sobre la riera Comerç

Sant Feliu de Llobregat

AIDA MUNSÓ
FRANCISCO JAVIER NAVARRO
(AMB)

2015-2018
1.725 m²
238.207 €

EQUIP AMB
Montserrat Arbiol
Sara Arguedas
Eloi Artau

COL·LABORADORS
CTP 1999

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat
UE – FEDER

CONSTRUCTOR
Freyssinet

FOTÒGRAF
Adrià Goula



PARC RIU LLOBREGAT

El tram metropolità del riu Llobregat és un espai intensament humanitzat que, alhora, destaca com a corredor verd i camí d'aigua que connecta el massís de Collserola amb el front litoral. L'AMB i els municipis per on passa el riu treballen des de fa anys per la millora ambiental i paisatgística d'aquest espai, tot buscant un bon equilibri entre els valors ambientals del riu i l'ús social que se'n fa.



Emmarcada en l'estratègia global de recuperació ambiental i promoció de l'ús social de l'espai fluvial del riu Llobregat, es construeix una passarel·la per sobre del canal sobreeixidor de la riera Comerç per donar continuïtat al recorregut de vianants i bicicletes al llarg del riu i, alhora, reforçar la recuperació ambiental de l'entorn natural.

La passarel·la resol una important marrada que feia el camí i se situa aigües amunt de la desembocadura del canal, amb una petita desviació respecte a l'alineació de la pista existent, que era paralel·la a la llera del riu. El traçat es redefineix i forma una corba que minimitza el pendent del camí i garanteix l'accés a la passarel·la, que se situa setanta centímetres per sobre del nivell de la pista actual.

Així doncs, construir la passarel·la és un pas més per millorar la connectivitat intermunicipal per a vianants i bicicletes a través de la xarxa de camins del Parc Riu Llobregat.



Gual inundable al riu Ripoll

Ripollet

MIREIA MONRÀS
(AMB)

2018-2020
4.470 m²
355.848 €

EQUIP AMB
Montserrat Arbiol
Yéssica Ramajo
Albert Puigdellívol
Álvaro Sainz

COL·LABORADORS
ABM Consulting
Naturalea

PROMOTORS
AMB
Ajuntament
de Ripollet
UE – FEDER

CONSTRUCTOR
Izer

FOTÒGRAFS
Joan Guillamat
Víctor Bello
Xuan Yin

Per connectar els dos camins que hi ha als marges dret i esquerre del riu Ripoll es construeix un camí en forma de U que baixa cap a la llera del riu i el travessa amb un gual inundable. És una connexió viària exclusivament per a vianants i bicicletes i es formalitza a partir d'un camí de formigó de quatre metres d'amplada.

El pas fluvial es planteja en un tram de riu on s'ha ocupat irregularment la llera amb horts i construccions agrícoles, tanques, un sistema de reg autoconstruït i vegetació impròpia del bosc de ribera.

Per recuperar l'ecosistema fluvial, es proposa la retirada de tots els elements inadequats i s'incorporen solucions basades en la natura. S'aprofita el moviment de terres per configurar una topografia que faciliti la retenció d'aigua en punts estratègics, en els quals es fan plantacions que utilitzen l'aigua excedent del canal de reg; s'aplica la fitodepuració a les aigües del polígon industrial, i es construeix una estructura de feixines vives per controlar l'erosió. La vegetació que s'introdueix és sempre d'espècies autòctones i adaptades a l'ambient de ribera.









Gual inundable al riu Llobregat

Diversos municipis

AIDA MUNSÓ
FRANCISCO JAVIER NAVARRO
(AMB)

2016-2018
14.600 m²
642.259 €

EQUIP AMB
Montserrat Arbiol
Sara Arguedas
Eloi Artau

COL·LABORADORS
CTP 1999

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat
Ajuntament de Molins de Rei
Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts
UE – FEDER

CONSTRUCTOR
Moix

FOTÒGRAF
Adrià Goula





La construcció d'un nou pas fluvial per travessar el riu Llobregat s'emmarca en l'estratègia global de recuperació ambiental i foment de l'ús social d'aquest riu. En aquest cas concret, el gual se situa en un tram de riu on garanteix la connectivitat entre Molins de Rei i Sant Feliu de Llobregat (marge esquerre) i Sant Vicenç dels Horts (marge dret).

L'estructura inundable creua el riu per un punt on la llera és relativament estreta, aigües amunt de la confluència amb la riera de Torrelles, i permet el pas a peu i en bicicleta, i també dels vehicles de servei, sempre que les crescudes del riu no ho desaconsellin. Des dels dos camins de mota dels marges, les diferències de cota, de cinc o sis metres, se salven amb rampes de formigó que baixen a la llera.

En tot l'entorn de l'actuació, tant als talussos resultants com a les àrees dels camins de mota, s'aposta per plantar espècies d'arbres i arbustives que puguin créixer sense necessitat de reg. La intervenció reforça la infraestructura verda metropolitana i s'integra en la xarxa de camins fluvials existents.



Recuperació del front fluvial

Molins de Rei

JOSÉ ALONSO
MIREIA MONRÀS
(AMB)

2015-2020
38.757 m²
381.440 €

EQUIP AMB
Montserrat Arbiol
Eloi Artau
Albert Puigdellívol

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Molins de Rei
UE – FEDER

CONSTRUCTOR
Talio
Voracys

FOTÒGRAFA
Judith Casas



Com a continuació d'actuacions anteriors, es millora el camí del front fluvial del Llobregat al seu pas per Molins de Rei. Al llarg de tres quilòmetres, es dissenya un camí de tres metres d'amplada de tot-u i sauló, amb pendent transversal cap al riu i un perfil longitudinal que s'adapta a l'existent i permet minimitzar el moviment de terres.

La topografia resultant facilita l'acumulació i la retenció d'aigua en els punts més baixos (cunetes i basses) i aprofita els desnivells que proporcionen les motes per plantar-hi arbres.

Gràcies als diferents graus d'humitat resultants, es poden implementar les condicions ambientals necessàries per al creixement òptim i el manteniment de la vegetació, composta d'espècies autòctones pròpies de zones de ribera, i es pot recuperar així l'ecosistema fluvial.

En definitiva, el nou camí millora l'accessibilitat al riu, reforça la relació entre la ciutat i el riu, potencia la recuperació de l'ecosistema fluvial i n'afavoreix la biodiversitat.





Accessos a les platges

Viladecans

LOLA SIMÓN
MARIA BLANCO
(SBS Simón i Blanco)

2018-2021
13.095 m²
581.786 €

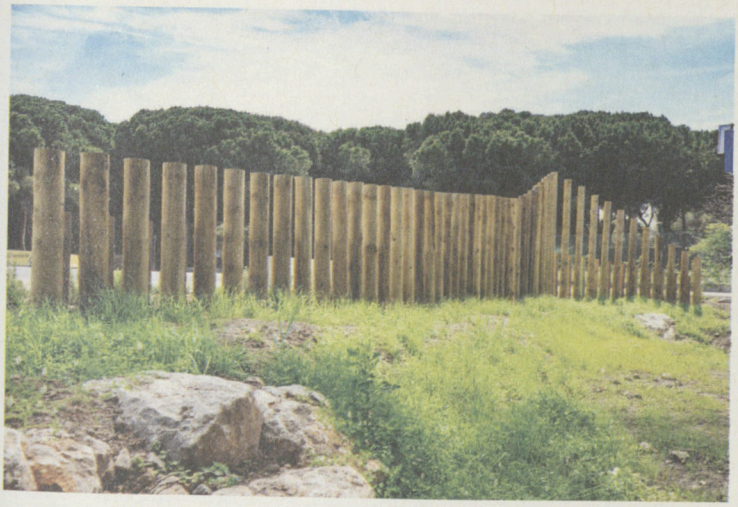
DIRECCIÓ D'OBRA
Mireia Monràs (AMB)

COL·LABORADORS
Proido Consultors

PROMOTORS
AMB
Ajuntament
de Viladecans
UE – FEDER

CONSTRUCTOR
Hercal Diggers

FOTÒGRAF
Robert Ramos







Les platges de la Pineda i de la Murtra, a Viladecans, formen part dels espais de gran valor ecològic del delta del Llobregat. Per millorar els camins per accedir-hi, s'han de: regular els diferents tipus de circulació; renovar la senyalització i el mobiliari, i millorar la qualitat paisatgística de l'entorn.

Es potencia la mobilitat a peu o en bicicleta, així com l'ús del transport públic: es delimiten els espais per als vehicles privats i es dissenyen camins per a la mobilitat activa en funció de les característiques de cada tram i de les amplades de calçada disponibles.

Els marges dels camins es naturalitzen amb la plantació d'espècies autòctones i, per a una gestió més sostenible de l'aigua de pluja, es construeixen cunetes verdes, basses i pous amb graves reciclades.

D'aquesta manera, gràcies als nous senyals viaris, al mobiliari i a la millora del paisatge, la mobilitat dels qui van a la platja es fa més segura i agradable.



Recuperació de l'entorn fluvial

Sant Andreu de la Barca

JOSÉ ALONSO
(AMB)

2018-2020
67.675 m²
740.700 €

EQUIP AMB
Montserrat Arbiol
Eloi Artau
Roberto Martínez
Albert Puigdellívol
Álvaro Sainz

COL·LABORADORS
AYESA
Nuno Paiva de Almeida

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Sant Andreu de la Barca
UE – FEDER

CONSTRUCTOR
UTE Drim - Talio

FOTÒGRAFA
Judith Casas

Per millorar la infraestructura verda de Sant Andreu de la Barca es fan diverses actuacions al llarg de tot el front del riu Llobregat, des de la riera de Corbera fins a la riera de Palau. Es consoliden els camins existents, es creen nous trams de camí i de carril bici i se situen petites zones d'estada i de descans, amb arbres i vegetació autòctona.

La construcció d'un accés per a vianants i d'un nou carril bici a l'entorn del polígon industrial permet travessar aquesta zona de manera més amable i segura i ajuda a connectar millor el centre urbà amb l'espai fluvial. L'arribada al riu es produeix des del camí paral·lel a l'autopista, del qual se'n millora el paviment, i a través de tres passos sota l'AP-2, que s'adeqüen i on s'hi instal·la enllumenat LED diürn.

En definitiva, es consolida la recuperació socioambiental i paisatgística d'un tram més de la xarxa de camins fluvials que es va construint al llarg del riu Llobregat.







Espai rehabi-litat

És difícil pensar en algun arquitecte del planeta que hagi abordat la restauració arquitectònica i la remodelació d'edificis des de tants punts de vista. Ho ha fet des del respecte absolut per l'obra —a la Neue Nationalgalerie de Berlín— i des de la voluntat de retratar cada capa d'història —al Neues Museum, també a Berlín, pel qual va rebre el premi Mies van der Rohe, per haver aconseguit parlar alhora del passat, del present i de la destrucció des de la nova construcció. També ho ha fet sanejant —a les Procuratie Vecchie, a la plaça de Sant Marc de Venècia— o dialogant i contrastant —al Museu d'Art de Saint Louis. En aquesta entrevista, per Zoom, Chipperfield (Londres, 1953) parla de la seva feina i del seu amor per la seva terra d'adopció, Galícia, on creu haver trobat la seva pròpia Arcàdia.

Com bregar amb el que està construït?

Treballar amb edificis existents és un camp molt ampli. Podríem estar parlant d'una catedral barroca del segle XVI al sud d'Itàlia, o d'un edifici d'oficines del 1965 a Berlín. També es podria tractar d'un edifici dels anys noranta que va quedar buit... El tema és molt ampli.

Precisament. I vostè l'ha abordat en totes les versions.

En el passat, la restauració es va concentrar en els edificis històrics. Protegíem els edificis que constituïen un llegat cultural. El patrimoni es restaurava. Avui les coses han canviat molt. En la restauració actual el valor patrimonial pesa tant com el mediambiental.

Hem posat al mateix nivell el llegat artístic que el mediambiental?

Està demostrat que enderrocar un edifici, per dolent que sigui, crea una empremta de contaminació a la qual cal sumar la despesa energètica d'aixecar un nou immoble, que el món ja no es pot permetre.

El patrimoni ha deixat de ser clau.

No és l'única cosa. Des d'aquest punt de vista plural, des d'aquesta nova perspectiva, pot ser més indicat enderrocar un petit edifici patrimonial —no una obra mestra— que un gran edifici anodí.

Ha fet tot tipus de restauracions. Des del rescat de l'últim edifici de Mies van der Rohe, la Neue Nationalgalerie de Berlín, fins a la reconstrucció del Neues Museum amb totes les capes d'història, destrossa inclosa.

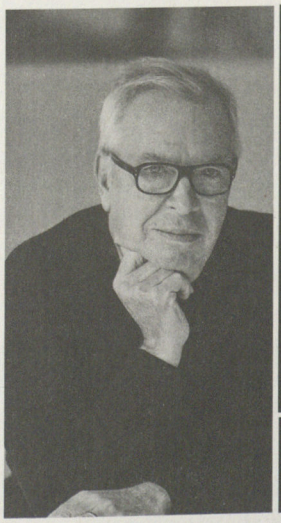
Efectivament. Fa vint anys que treballem a Berlín, una ciutat on no és fàcil identificar la importància patrimonial. Allà la història ha estat tan complicada que tot el que hi ha té avui importància patrimonial. Una modificació grollera d'un edifici existent del 1978 pot tenir valor patrimonial perquè no és artístic; el valor és polític, és el que va significar. Ajuda a explicar la història.

Com ens podem guiar aleshores?

La nostra experiència a Berlín ha estat una discussió i argumentació contínua. Fa anys que argumento més que dissenyo.

I què ha après?

Que en qüestions patrimonials tot es barreja perquè el que està en joc és la relació amb el passat i la seva interpretació. Li posaré un exemple. Es crema una església i



«En la restauració actual el valor patrimonial pesa tant com el mediambiental.»

—David Chipperfield

Per Anatxu Zabalbeascoa

a dins hi troben els fonaments d'un temple grec. Què restaurem aleshores, l'església o el temple?

Digui-m'ho vostè.

És un tema molt complex. A Itàlia, per exemple, han hagut de triar. I tot el rescat, la restauració o la remodelació es dedica, fonamentalment, al Renaixement, als segles XV i XVI.

Qui decideix què cal restaurar?

Aquesta és la clau. Entre una catedral i un temple grec, el bisbe sempre voldrà recuperar el seu edifici. Són discussions intel·lectuals. Se n'aprèn escoltant els arguments, però no tenen una solució matemàtica. A Itàlia, per exemple, les discussions no només són un tema artístic, ni d'emocions, són polítiques. I econòmiques, és clar. A Alemanya, la discussió intel·lectual domina la política. Almenys en la nostra experiència.

A Berlín ha restaurat de maneres molt diferents. Deixant parlar el passat i reconstruint des del present, al Neues Museum, i sent rigorosament fidel al disseny de Mies van der Rohe a la Neue Nationalgalerie.

Què fas quan has de reparar un edifici de Mies van der Rohe? Qui corregeix els errors d'un arquitecte com ell?

Quin tipus d'errors?

Errors significatius, d'aïllament: manca d'aïllament tèrmic. Et trobes coses així: les finestres més boniques no funcionen com a element aïllant. Són innocents, ideològiques. Però han contribuït a la bellesa de l'edifici. Què fa el restaurador quan es troba això?

Què fa?

Actualitza i modifica una icona sanejant-la o convenç el govern per mantenir l'error per protegir alguna cosa que donarà problemes? Només a Alemanya he tingut aquest tipus de discussions tan intel·ligents i articulades.

Amb quin resultat?

En aquest cas, vam haver de convèncer els tècnics i els polítics que a la Nationalgalerie havia de manar Mies. Era la seva veu la que s'havia d'escoltar per sobre de les modificacions. Fins i tot si això suposava un petit desastre tèrmic. És un tema fascinant.

Com decideixen com actuar?

Una de les coses fascinants de treballar en la recuperació de ciutats i edificis és que aprens ràpid allò que no ensenyen a les escoles d'arquitectura. No es tracta de protegir la creativitat individual, més aviat es tracta d'anteposar la creativitat col·lectiva: les èpoques, els genis, les icones, la pròpia ciutat. Restaurar i recuperar et converteix en un col·laborador, col·laborem per millorar la ciutat. I això és una lluita.

Un exercici de persuasió?

I de rectificació. La part tècnica, econòmica, patrimonial, política i creativa s'han de posar d'acord. Nosaltres escoltem, dissenyem i corregim o argumentem. I així, de mica en mica, l'acord construeix. Tot es qüestiona, no només la forma. Per què aquest metall? Hi haurà massa espai? No hi haurà massa llum?

La decisió es pren per una qüestió de lleialtat, de pressupost o tècnica?

Imagina que m'encarreguessin la Nationalgalerie, des de zero. Les preguntes serien per què necessites el gran vestíbul? Estàs segur que funcionarà? Però quan es tracta de restaurar un edifici icònic, tothom està d'acord amb una cosa: cal protegir l'edifici. I aleshores sorgeix el dubte, com protegir la forma sense millorar l'aïllament? El desgast més gran, i el més apassionant, de la restauració és el diàleg que genera.

Això no passa en qualsevol projecte arquitectònic?

En un projecte dediques la meitat del temps a convèncer amb una idea i una manera. Quan restaures Mies van der Rohe aquesta discussió te l'estalvies: tots estan d'acord a salvar l'edifici. Això està clar. La pregunta aleshores és com. Estan també d'acord com restaurar-lo? No necessàriament. Estan d'acord amb la finalitat i que del que es tracta és de buscar el camí per aconseguir-ho sent tan lleial com sigui possible.

Quina és la diferència més gran entre restaurar i partir de zero?

N'hi ha moltes. Però una cosa crucial és l'objectiu comú. En arquitectura mai no està tan clar que sigui comú. Per dues raons. Els arquitectes no actuen habitualment per un objectiu comú, busquen fer el seu projecte i posen al davant aquest interès. La seva ambició davant de l'objectiu comú. I a més, és molt difícil que els oficis puguin competir amb la velocitat i l'economia de les solucions industrials. En restauració l'objectiu sí que sol ser comú. Tot i que ara, amb les qüestions energètiques i mediambientals, la discussió es fa més i més complexa. Tot i així, una restauració solucionada des de tots aquests punts de vista serà indubtablement una restauració que posa per davant el creixement comú. La unió fa la força però cal dedicar-hi temps. El que és bo de la crisi de la Unió Europea és que ha donat l'oportunitat, a certs arquitectes, d'aclarir la seva trajectòria.

Què vol dir?

És un moment per reflexionar sobre els motius personals que et fan defensar un disseny i la decisió de ser honest i servir el bé comú. Puc semblar romàntic o idealista, però ho veig així.

A la Nationalgalerie, Mies va decidir per vostè. Però al Neues Museum va optar per la convivència de les ruïnes de l'edifici original, les empremtes de la destrucció durant la Segona Guerra Mundial i l'empremta del present.

He tingut l'enorme privilegi de treballar en aquest projecte. Però també he de dir que aquest privilegi el treballem.

Com?

Quan vaig guanyar el concurs, la meva dona em va preguntar: per què vols passar-te els propers vint anys reconstruint una ruïna? Molta gent pensava el mateix. Podria haver estat un horror. Sabíem com era l'edifici original. Teníem tots els plànols i alçats. La societat esperava el rescat del que va quedar destrossat.

Per què van optar per una altra solució?

Hauria suposat deu anys de feina avorrida. Vam decidir que serien deu anys d'estímul intel·lectual. Podíem protegir el que va sobreviure? Podíem fer-lo funcional? Podíem prendre decisions intel·ligents i no només simplistes? L'èxit del Neues Museum no és el resultat sinó el procés.

És el resultat el que fa bo el procés.

És clar. Però sense el procés no existiria.

Justament això és el que hom percep quan entra a l'edifici: les empremtes del passat, la marca del dolor, els intents de curar-lo.

Sí. D'acord.

És poc habitual que en un edifici parlin alhora tantes capes d'història, amb la mateixa força.

És una mica més habitual a la ciutat, sí. Però per això per mi el que parla en aquest museu és el diàleg de la recuperació. Vam haver de convèncer molta gent. Vam lluitar per aconseguir els permisos per fer-ho com ho vam fer. Totes les decisions havien de ser consensuades entre els consultors tècnics, polítics, operacionals, econòmics, patrimonials... van ser més d'un milió de decisions perquè no es tractava només de restaurar unes restes arquitectòniques, el rescat havia de funcionar com un museu del segle XXI.

Com ho van fer?

Militaritzant les col·laboracions. Va ser l'única manera. Vam posar d'acord tots els equips per formar part d'aquest exercici de precisió militar. La gent diu que bonic, que sensible... però no és un edifici fruit del geni d'un arquitecte. El que a mi em sembla extraordinari com a èxit va ser l'acord que vam aconseguir. El consens entre tantes parts participants al procés.

En què va consistir el procés?

A incloure tothom. A dialogar amb gent que no pensava el mateix que tu, a convèncer amb arguments. Que cadascú tingui unes raons argumentades i les exposi per millorar el projecte. L'objectiu era comú: millorar el projecte. Ningú no buscava guanyar o lluir-se. Es tractava de fer el millor museu, el més digne, lògic i just.

I això és clau per a la bona arquitectura. Aquest edifici demostra que en un edifici decideixen moltes veus. Vaig passar moltes més hores dialogant que dissenyant. No soc un arquitecte formalista. No crec que les coses es resolguin amb formalismes.

Dona molta importància a la forma.

És molt important. No és que no m'interessi com són les coses. Però, què arriba abans, la idea o la forma? Aquesta és la clau. La forma ha de derivar de la idea. Per mi el disseny és una eina per fer coses, entre elles, millorar la societat.

Això ho ha pensat sempre?

Sí. Els arquitectes vivim un cicle ascendent, com la part superior de mig cercle: que puja i torna a baixar al final. Però jo he viscut la part inferior, un cicle descendent per després tornar a pujar.

Què vol dir?

Després de la Segona Guerra Mundial els arquitectes europeus dissenyaven amb idealisme per crear un món millor i més just i fer-lo visible. Buscaven construir un món amb escoles, carrers, edificis i habitatges dignes. Els meus professors van ser aquest tipus de professionals: els que volien reconstruir Europa després de les destrosses de la guerra. La implicació cívica era prioritària. Al llarg de la meva vida he vist com col·lapsava aquesta ideologia cívica. Fins al punt que els arquitectes ja no formen part d'aquesta reserva cívica. No són idealistes, són pragmàtics. Ofereixen serveis. No volen canviar el món. Són empreses al servei del poder. I el poder actual és molt poc interessant.

Els seus objectius no estan dirigits cap a la millora de les societats i de les ciutats.

L'objectiu del poder actual és benefici econòmic. Sobretot al món anglosaxó.

Ha viscut el pas de l'idealisme al desencís.

I he estat part d'aquest sistema. Molt pocs arquitectes ens hem estalviat de posar la nostra destresa i el nostre talent al servei de fer diners per a altres persones.

Per què ho han fet?

Perquè la majoria dels arquitectes creiem que construir bé fa millorar el món. Potser ens estem enfonsant, però sempre mirem d'intentar salvar-ne una part, fer alguna cosa bona durant el camí cap al fons. Fent això, paradoxalment, pots salvar-te a tu mateix i tornar a ascendir.

La corba d'ascens.

Sí. Guanyem quan ens adonem que no podem treballar només per al creixement econòmic. Aquí entra el rescat, amb tot el que no s'ha de perdre: les obres ben fetes, els espais dignes, les destreses dels oficis, la qualitat dels habitatges, el dret de la gent a tenir un habitatge on vingui de gust prendre el cafè del matí. És un tema polític que també és social. No podem créixer econòmicament si no creixem com a humanitat.

La indústria ha precipitat una arquitectura ràpida que no serà possible de restaurar.

Precisament, som les víctimes del que la societat ha prioritzat. Un no pot ser arquitecte i dir: construiré cases sense tenir un client. Però la indústria té un efecte immediat i molt nociu sobre el medi ambient. Ja no ens podem amagar darrere de cap excusa.

Es considera un arquitecte resistent?

Faig el que puc. Però no vull anar contra el que considero adequat.

Passa els estius a Corrubedo. I la casa que té allà actualitza la tradició del lloc.

El que identifiquem a Galícia, i aquesta és la raó per la qual ens hem implicat tant a la regió, és que Galícia és, encara avui, una comunitat que resisteix.

Què és el que resisteix? A Corunya hi ha tants edificis dolents com a la majoria de les ciutats...

La regió es va perdre el progrés, però això la va salvar. Manté un sentit de comunitat que és difícil trobar en altres parts del món. Nosaltres venim del món anglosaxó privilegiat on, amb diners, pots comprar el que vulguis. Això no passa a Galícia. No importa els diners que tinguis. Moltes coses no les pots comprar.

No deu tenir una visió idealitzada?

Crec que no. A Galícia hi pots arribar amb un munt de diners i hi ha molta cosa que els diners no poden fer. Comprar la calma, el benestar, l'educació dels teus fills vivint-hi. A Galícia reps molt simplement per ser-ne veí... Hem estat tan feliços allà amb aquestes qüestions senzilles de la vida que, tot i entenent que no podem negar el món global, penso que hem d'ajudar el local.

Com?

Estem convençuts que el món s'hauria d'assemblar més a Galícia. Allí sabem on creixen els nostres tomàquets. D'on surten els nostres ous. Depenem dels nostres veïns. Hem trobat una comunitat.

Parla de Galícia com si fos Corrubedo. Aquesta és la millor versió de la vida rural.

A veure, Galícia va per darrere del món en moltes coses, però és líder en vida comunitària. Fa set anys ens van demanar ajuda. Vaig pensar-hi durant un any i hi vaig tornar. Els vaig dir que el problema no era l'arquitectura sinó l'urbanisme. La gent jove que se'n va dels pobles. Quin sentit té dissenyar una gran façana si no millorarà la vida de la gent? Soc arquitecte. Crec en l'arquitectura, però no en una arquitectura desconnectada de la vida de la gent. Per això vaig decidir fer-hi una fundació.

Que cerca no restaurar, sinó mantenir un lloc.

Intento ampliar la mentalitat tradicional dels arquitectes. He intentat trobar una altra manera de treballar.

En què consisteix?

La meva oficina funciona de manera clàssica. Rebem una trucada de telèfon o participem en un concurs i, si guanyem, hi treballem. Aquí fem els nostres propis projectes. Identifiquem els reptes i anteposem la nostra preocupació pel medi ambient i la unitat a la política.

Què han après?

Fonamentalment a escoltar. Hem pogut utilitzar el nostre coneixement com a arquitectes per intentar millorar les coses.

Quines coses?

Hi ha una carretera, l'AC-305, que connecta Santiago amb Finisterre. És una carretera. Però en alguns trams també és un carrer. Travessa molts pobles. I la gent viu en aquest carrer. Per preservar el valor social d'aquesta carretera-carrer el que calia era reduir la velocitat al pas pels pobles. La qualitat de vida de molts pobles depèn de la velocitat de la circulació. Sembla senzill millorar-ho, però no és fàcil. Les escoles estan a un cantó. El temps per creuar és insuficient per a la gent gran. Què cal fer?

Què van fer?

Vam anar a parlar amb els responsables de Foment i de Transports. Ens van dir que la seva feina no era reduir la velocitat de circulació, sinó fer possible la circulació. Ara tenim un pla. Hem aconseguit reduir el límit de la velocitat i, a partir d'aquí, treballar en petits, minúsculs avenços, com ampliar les voreres al costat de la carretera per guanyar espai a l'àrea que no és per als vehicles. Això també redueix la velocitat.

Què volen fer amb la Fundació Ría?

Resoldre els problemes urbans de manera no formal.

Sembla mentida que ho digui vostè.

És clar que ens interessa la forma, però la qualitat de l'espai públic ha de decidir aquesta forma. El problema més gran del nostre temps és el col·lapse del planejament urbà. Això ha fet degenerar molt la relació amb el medi ambient. De mica en mica hem de recuperar l'urbanisme, la planificació urbana, i això és molt difícil. Hem de fer-ho atenent criteris que neixen del lloc. A Santiago els dic: «Teniu exemples tan bons d'arquitectura! A la ciutat, als carrers, als pòrtics, a les galeries, a l'ús de materials...».

Què va passar?

La crisi del 2008. Això és el que diuen ells. El sistema públic era responsable del desenvolupament de la ciutat. Després d'aquesta data, el Departament de Planificació es va reduir molt. I l'urbanisme va arribar de fora. Ja no cercava el bé públic. El mercat busca treure'n profit i és impossible controlar-ne el resultat.

Al mercat li interessa vendre edificis, no construir una ciutat.

Exacte. Tot acaba per privatitzar-se. I quan això passa, mana el negoci i l'interès per la qualitat desapareix. Un dels nostres reptes és recuperar les mitgeres, l'espai entre edificis i actuar-hi. Treballem a Santiago, a Pontevedra i a Vilagarcía de Arousa. Tenim un gran repte per davant. I, de mica en mica, això també vol dir restaurar, recuperar, rescatar.

Està buscant restaurar una regió!

Volem rescatar Galícia.

PATRIMONI CULTURAL

Plànol d'informació. Avanç del PDUM

CATÀLEG DE PATRIMONI

- Béns d'interès nacional
- Béns d'interès local
- Altres béns
- Entorn urbà
- Entorn de protecció de l'element
- Àmbit arqueològic

VIES HISTÒRIQUES

- Carreteres històriques estructurants
- Carreteres històriques secundàries
- Carreteres històriques desaparegudes

Font: AMB. Servei de Redacció del Pla Director.

0 500 1000 2000 5000 m

L'arquitecte Carlos Llinás (Barcelona, 1957) fa trenta anys que construeix i gairebé els mateixos que rehabilita. Defensa treballar amb el que és just, rescatar el que té valor i restar el que és innecessari. Fa vint-i-cinc anys que treballa per a l'AMB i actualment és un dels experts en rehabilitació urbana, l'ocupació que abans tractava amb el passat i ara ho fa amb el futur.

Sempre reutilitzar, mai destruir? Què opina del mantra de Lacaton & Vassal?

El comparteixo. Fins i tot moltes vegades hi afegiria no fer res. No van ser ells els que es van presentar a la reforma d'una plaça a Bordeus dient que no calia fer-hi res? Doncs això. De partida sempre hauríem de ser així, oi? Mirar què hi ha per saber què hem de fer. Si és que cal fer-hi alguna cosa.

A l'AMB ho apliquen?

Jo ho intento. És plantejar-se què millorarà el que proposes i si pot empitjorar alguna cosa. Em fixo sempre en el que hi ha en part perquè mai no tinc idees brillants. Els edificis que faig acaben assemblant-se als del costat.

Posar el context i el que van fer els altres per davant del que vostè mateix podria fer és una manera d'entendre la ciutat? Un tret de la seva personalitat?

Suposo que respon a una voluntat de no ser gaire estrident. O si decideixes ser-ho, que aquesta intervenció tingui sentit. Ens van demanar fer un centre cívic en una nau d'una zona de naus industrials. Es tractava de rehabilitar, però no ens servia res del que hi havia, tret de l'estructura, perquè no tenia finestres. Al final, el centre és un edifici públic però també una nau industrial. No és un objecte estrany entre la resta de naus. Posar per davant la ciutat és una manera de treballar. N'hi ha d'altres.

La rehabilitació actual té a veure amb salvar la història, canviar-ne l'ús o augmentar-ne l'estalvi energètic?

Amb tot això. Avui és més important el tema energètic i s'hi està invertint. Hi ha molta arquitectura nova que sembla rehabilitació perquè utilitza tècniques i materials del passat: maons de terra, estructures de fusta... S'estan rescatant sistemes constructius.

Es rescaten més tècniques constructives o edificis?

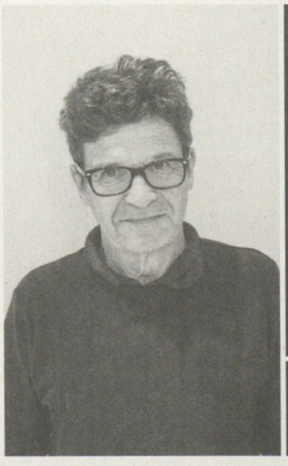
Totes dues coses. Crec que tot va unit i tot té a veure amb la sostenibilitat. Sempre he pensat que els marcs de fusta estaven molt bé. Van ser qüestionats per l'aïllament, pel foc i ara tornen, tècnicament millorats. I no obstant això, han desaparegut els oficis. És paradoxal. La sofisticació de les instal·lacions conviu amb el retorn a materials i solucions tradicionals. Hi va haver un moment en què semblava que als edificis no podies fer finestres que s'obrissin. Cada cop havies de fer coses més hermètiques per cuidar l'aire condicionat. Això desatenia la manera tradicional de refrescar l'ambient amb murs gruixuts, ombra i corrents d'aire. Està tan bé que es recuperin els edificis com les tradicions constructives que funcionaven.

Abans es rescatava per mantenir el patrimoni?

Sí. Després per donar-li ús. I ara preval el control energètic.

Els edificis històrics s'hauran de tornar a rehabilitar des del punt de vista energètic?

El patrimoni arquitectònic historicoartístic és una illa a part. Hi preval la conservació —sanejament i seguretat— del valor artístic. Són edificis que es rescaten com a obres d'art, no com a elements gaire funcionals. Per això crec que les exigències no haurien de ser les mateixes, perquè les prioritats són diferents. Quan es rehabilita una església



«Quan veus un enderroc penses, a on va tot això?»

—Carlos Llinás

Per Anatxu Zabalbeascoa

amb valor artístic extraordinari no es busca un gran control lumínic. Es renuncia a certes imposicions de normatives perquè aquestes normes sovint no distingeixen l'ús del valor de l'edifici. La normativa exigeix el mateix en un vestidor i en un habitatge. En un hi ets un quart d'hora i ha d'estar ventilat permanentment. Això no passa a les cases.

La normativa ha variat després de la pandèmia perquè ara la ventilació encara és més important?

Als meus edificis sempre hi he posat finestres practicables. És una obsessió. I no és fàcil perquè el públic obre finestres que la gerència voldria tenir tancades, per seguretat o control tèrmic. Una finestra que es pot obrir en un edifici públic pot servir per ventilar, perquè salti algú o perquè algú hi entri a robar. Una solució són les manetes de posar i treure. És a dir, poder obrir i mantenir tancat.

Com es conjuga el rescat de certes tradicions i les noves tecnologies?

Col·laborant. No és que ens superi la complexitat, gestionar-la requereix col·laboració. Es tendeix a una complexitat excessiva i moltes vegades innecessària. Per què calen sis escenaris d'il·luminació en edificis que només s'utilitzen durant el dia?

Quan val la pena restaurar un edifici?

En el cas d'edificis amb valor artístic, decideix Patrimoni. En la resta, ens hauríem d'esforçar sempre a rescatar els de fa cinquanta anys, sempre que l'estructura ho permeti, pel mer valor material i per l'impacte ambiental. Quan veus un enderroc penses, a on va tot això?

En els darrers trenta anys s'ha construït més que en tota la història anterior. Què ha de tenir un edifici per acceptar un canvi d'ús?

Depèn del nou ús que se li vulgui donar. És clar, un edifici amb parets de càrrega cada quatre metres és difícil d'alterar. Si necessites aules grans, per exemple. Recordo una visita amb els meus fills a un museu de Koolhaas. Havíem anat de càmping a Holanda i jo els enganyava per anar a aquests llocs. Entrem en una sala d'actes i hi havia pilars al mig! Fins i tot havien posat una cadira darrere un pilar. Tenint això en compte, tot es podria fer.

Projectar tenint en compte aquest objectiu, la flexibilitat extrema i el possible canvi no suposa una pèrdua d'identitat per a l'edifici?

No ho sé, perquè l'estructura té l'expressió. Tot té la seva expressió.

Quan es rescata un edifici històric, es pot aconseguir que les capes de les diferents ampliacions parlin?

Les diferents intervencions poden parlar alhora a través de les empremtes, sí. Penso en el Teatre Metropol de Pepe Llinás, però és difícil d'aconseguir. A l'AMB, d'una manera més senzilla —perquè tampoc no ens trobem amb edificis del valor del Metropol— alguns companys ho han aconseguit. A Sant Feliu de Llobregat estem treballant en una obra. I anem a fer el cafè en un mercat que va rehabilitar una companya, Blanca Noguera, amb una estructura de fusta. Allà es veuen les capes de la història de l'edifici. És evident el que hi havia i el que és nou. I tot conviu bé.

Com es decideix què es toca i què es guarda?

He treballat amb extrems: només tocant la pintura o només conservant l'estructura. L'economia és clau, clar. Però de vegades costa convèncer que es faci molt poc o que es cuidi el que existeix perquè sempre hi ha algú amb idees sobre el que s'hi hauria de fer: que si jocs de nens, que si fonts... El que sempre tinc al cap és intentar millorar el que et trobes en arribar.

Estem en una època en què es restaura més que es construeix?

Hi estem arribant. És la tònica a Europa perquè el sòl és finit.

Fins on es pot recuperar en un edifici i qui ho decideix?

Crec que depèn de la naturalesa i del valor cultural. Si es produeix un canvi d'ús, el nou programa funcional o la normativa haurien de poder adaptar-se de manera que no afectés aquest valor. En general, les decisions sobre fins on es recupera no les pren únicament el redactor del projecte, i el ventall de propostes pot ser molt ampli. Un cas extraordinari potser seria el Pavelló Alemany de Barcelona, quan es va decidir reconstruir-lo íntegrament.

Com es decideix fins on intervenir?

En un edifici històric tendeixes a conservar tant com puguis, tingui el valor i la funcionalitat que tingui.

Quant ha de durar un edifici?

M'ho he preguntat moltes vegades. I no ho sé. De vegades penso que molt poc.

Al Japó consideren que es rendibilitzen en trenta anys i al Regne Unit, quaranta. I es nota en els immobles: construeixen amb prefabricats...

Aquí crec que seguim construint sense posar-hi data de caducitat. No sé si té sentit, però l'objectiu és aquest.

Han canviat la manera de construir per una consciència que, en l'economia actual, els edificis duren poc?

No. L'economia no ha afectat la nostra manera de dissenyar. Però penso que potser s'hauria de plantejar, a l'hora de fer un edifici, quant vols que duri. Seria una bona manera de començar.

Un amic em va explicar una vegada que quan agafava un taxi li demanava que anés per determinats carrers per no veure el pas del temps als seus edificis. Hauríem de construir per poder passar amb un taxi al costat dels nostres edificis i no tenir vergonya.

Trobarem aluminosi en el futur?

Sempre trobarem alguna cosa. Jo m'he trobat amb goteres, i ho passes fatal. Imagino que és una cosa semblant al que senten els metges quan alguna cosa no els funciona. Som contradictoris. Tenim una exigència enorme a les instal·lacions i una manera de construir propera als romans.

Però vostè la defensa!

A les cobertes dels edificis hi ha molts productes químics que garanteixen un bon manteniment. Cada cop que apareix un material nou jo tinc dubtes. Encara que t'assegurin que és el millor, mai no saps què passarà perquè li falta la informació del pas del temps.

Com se n'aprèn?

Prova i error i observant. Els edificis de l'Eixample, amb coberta catalana, continuen funcionant.

Per no parlar de Santa Maria del Mar.

És clar. Parlo d'edificis que tenen la coberta ventilada. Que si tenen goteres es pot arreglar. Aquesta garantia és la que voldria oferir amb el que faig. I el que crec que el ciutadà hauria de poder esperar.

Quan vam començar a construir malament?

Quan es va ficar pel mig el negoci, que sempre havia existit, però com a valor principal. Quan els diners es van posar per sobre de l'arquitectura. Les prioritats es veuen en l'arquitectura. Entens que la gent ha de guanyar diners però...

El curtterminisme dibuixa ciutats avaricioses?

Ara hi ha gent que no vol un sou, vol guanyar diners, com més millor, i això també influeix en l'arquitectura que es valora i es construeix i en els seus temps de vida.

Com es decideix com rehabilitar?

Tot tendeix al deteriorament. Nosaltres en som la prova [rialla], però hi ha coses més admissibles que d'altres. No cal ni tan sols utilitzar el mateix material que l'original per restaurar. I la tendència és a intervenir-hi molt poc. Els materials els decideixen el pressupost i el disseny. Però no és el mateix desaparèixer restaurant la Casa Vicens de Gaudí que restaurant un immoble relativament recent.

El restaurador ha d'aparèixer?

Suposo que és inevitable. Jo aparec en algunes obres i en altres desaparec. De vegades desaparec perquè el que és nou s'assembli més al barri. Perquè s'hi sumi i camufli més. A Santa Coloma de Gramenet teníem l'encàrrec de fer un auditori en una escola de música. Hi havia un pati i vam decidir soterrar l'auditori per mantenir el pati que hi havia. Com més ben fet és l'edifici original més fàcil és restaurar-lo.

Cuidem els nostres edificis?

El manteniment està millorant. Si els llogaters es fan seu l'edifici, en tenen cura. Tenir cura de l'espai públic és més complicat perquè és un lloc polivalent i entre els mateixos usuaris hi ha conflictes.

L'accessibilitat forma part de la restauració dels edificis?

Sí. Durant anys va ser una assignatura pendent i per això quan se saneja s'hi incorpora, però avui ja es té en compte entre les necessitats fonamentals d'un projecte. És prioritari. Hi ha conscienciació i normativa. Recordo haver fet alguna escola i estar preocupat pel pendent de la rampa. Un professor em va dir: «No t'amoïnis, el pendent és molt poc i també és important que un nen n'ajudi un altre.»

La bona educació per sobre de la regla exacta.

Però amb compte. Que no sigui una excusa per colar pendents impossibles o per treure independència als usuaris. Avui ningú ja no pregunta com arribar a un lloc. Ho mirem al mòbil. Les xarxes ens aïllen. És bonic que algú ajudi a creuar a qui no pot. I que no doni per fet que ho pot fer sol.

Fa trenta anys que construeix. I li ha tocat rehabilitar un edifici seu.

Un pavelló esportiu a Santa Coloma de Gramenet. Vam acceptar un canvi a la coberta que ens va proposar la constructora i ara, trenta anys després, m'adono que no l'hauria d'haver acceptat. Per sort he fet molts edificis que es mantenen bé, però quan et passa una cosa has d'admetre que no has estat encertat.

Quin va ser l'error?

La confiança en materials lleugers, amb els quals és més difícil resoldre detalls d'evacuació d'aigües. Quan es dissenya es prescriu un material, citant model i marca, o equivalent. L'*equivalent* sempre el troben, però no equival mai.
I amb això cal anar amb compte.

Quines rehabilitacions de l'AMB li sembla que aporten més?

El mercat de Blanca Noguera que he esmentat abans, l'edifici CIBA de Cristina Sáez a Santa Coloma de Gramenet i la biblioteca El Molí d'Antonio Montes a Molins de Rei. Tots tres han rehabilitat de manera adequada encertant què conservar i què alterar. El resultat és nou i antic alhora. Pertany al lloc i el renova, per això dona una nova vida a l'edifici.



Centre cívic Palmira Domènech

El Prat de Llobregat

CARLOS LLINÁS
(AMB)

2017-2019
3.144 m²
626 m² (urbanització)
4.731.576 €
116.879 €
(equipament)

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Mònica Mauricio
(AMB)

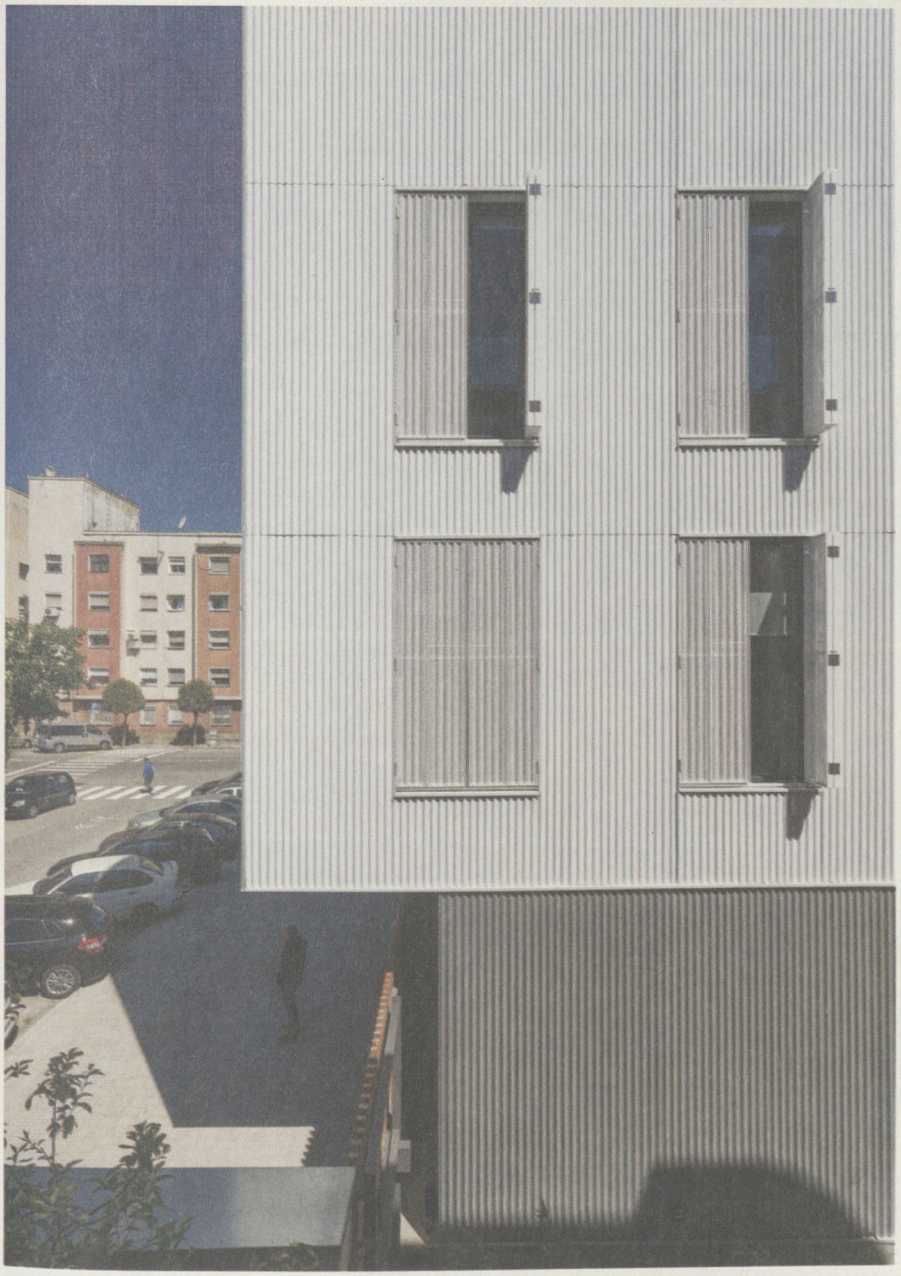
EQUIP AMB
Susana Casino
Tamie Delgadillo
Ferran Roca

COL·LABORADORS
Joan Gonzalez Gou
Martí Cabestany i Puértolas
PFP, disseny

PROMOTORS
AMB
Ajuntament del Prat de Llobregat

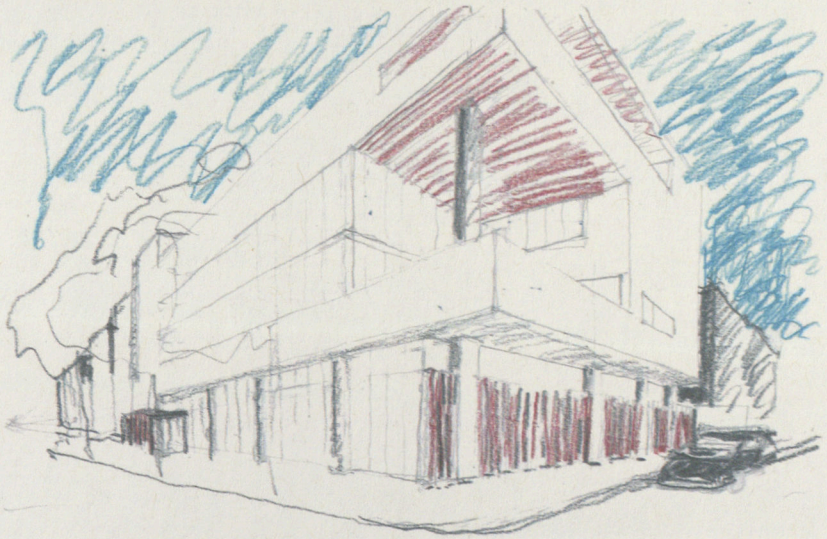
CONSTRUCTOR
GrupMas

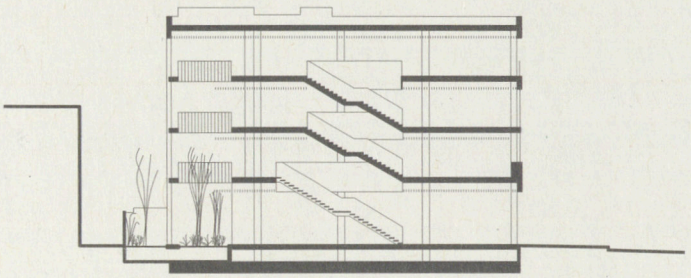
FOTÒGRAFA
Marcela Grassi



El nou equipament se situa en un entorn industrial, just al començament del teixit residencial de la part nord del municipi del Prat de Llobregat. És el resultat de la transformació d'una antiga nau de quatre plantes que fa cantonada cap al nord-oest, amb una estructura de pilars i forjats reticulars que es mantenen i que condicionen tota la distribució dels espais.

Es proposa un edifici amb un vestíbul d'accés, on hi ha l'escala principal, que creua la planta en sentit transversal i separa la part pública de l'equipament de l'àrea prevista per a l'arxiu municipal, els lavabos i els ascensors. Aquesta distribució es repeteix a totes les plantes, de manera que la zona destinada a ús públic és una superfície quadrada oberta a tres façanes, ja que la construcció original està separada tres metres respecte de les parcel·les veïnes. Aquí es disposa el programa funcional propi d'un centre cívic, amb sales polivalents, llocs de trobada i despatxos per a entitats socials, entre d'altres, amb totes les dependències dotades d'il·luminació i ventilació naturals.





1/500

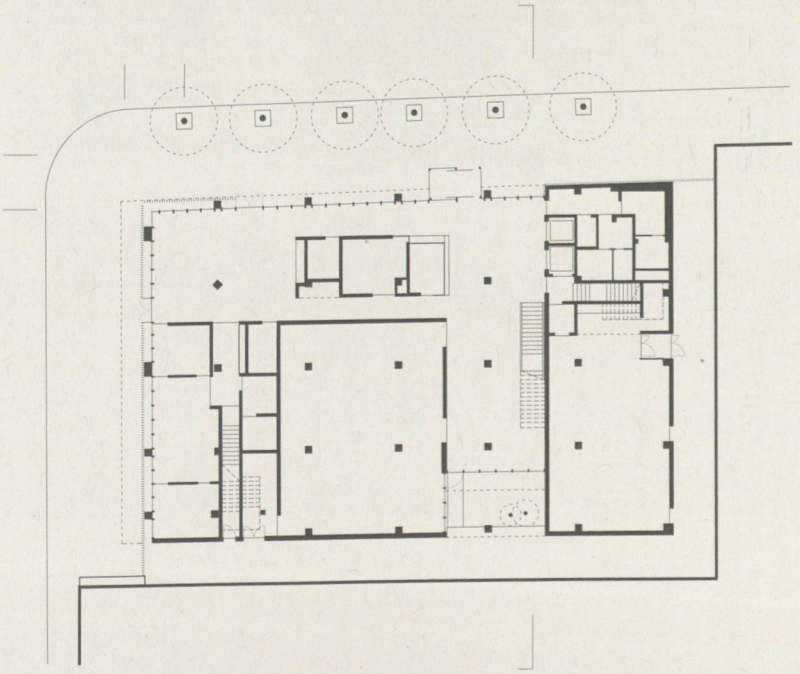






L'organització interna de l'equipament es deixa veure també a l'exterior: la part més opaca correspon a l'arxiu, i el vestíbul és com un tall de dalt a baix de l'edifici, un passatge interior de circulacions que acaba en un pati cobert enjardinat. El volum global, de quatre plantes, s'alleugereix a la cantonada amb un gran buit de doble alçària que busca, a més, que l'equipament es relacioni visualment amb l'entorn urbà més immediat.

El tancament exterior es resol amb una façana ventilada de xapa miniona, que recorda les edificacions industrials dels voltants, o amb un mur cortina de perfils d'alumini a les parts envidrades. Com a protecció de la planta baixa que dona al carrer es construeix una tanca de lames verticals de fusta de làrix, el mateix material que es fa servir per als falsos sostres del vestíbul i de les terrasses.



1/500 P0


DOMÈNECH



Biblioteca El Molí

Molins de Rei

ANTONIO MONTES
(AMB)

2016-2019
2.004 m²
3.537.942 €
957.222 € (consolidació estructural)
560.246 € (equipament)

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Mireia Diaz
Maria Sánchez
(AMB)

EQUIP AMB
Paula Beltrán
Rosa Bertran
Marta Juanola
Irene Puig

COL·LABORADORS
Eskubi Turró Arq.
ICA Grupo
Mur Arquitectura
PFP, disseny

CONSTRUCTORS
Cots i Claret
GrupMas

FOTÒGRAF
Jordi Surroca

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Molins de Rei

PREMIS
Seleccionada, Premis Catalunya Construcció 2020
Finalista, Premis FAD 2020

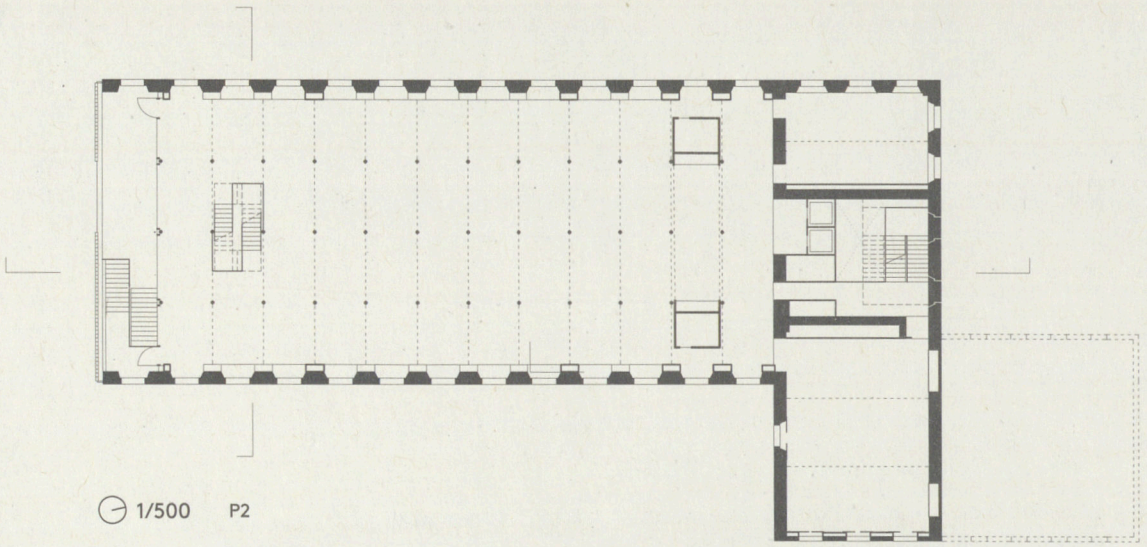




L'estratègia per a la construcció de la Biblioteca El Molí a l'antiga fàbrica de teixits Ferrer i Mora, de mitjans del segle XIX, té diversos condicionants: ocupa parcialment dues de les tres naus industrials, que es rehabilitaran per fases, i vol donar visibilitat als espais més atractius de la coberta, com són les vistes i les encavallades de fusta.

El programa propi de la biblioteca ocupa les dues plantes superiors de la nau principal i les quatre plantes d'un edifici annex més petit.

Per als usuaris, la biblioteca comença a la marquesina d'accés de la planta baixa, que li dona visibilitat en contacte amb l'espai públic. Des d'aquí, un nucli de comunicacions verticals obert relaciona les diferents plantes i seccions amb un sistema de passeres al voltant d'una escala suspesa del sostre; és un espai amb llum zenital que conserva les empremtes i textures del passat en els murs, on es fermaven politges i corretges, i que potencia les visuals entre els diferents nivells.



1/500 P2

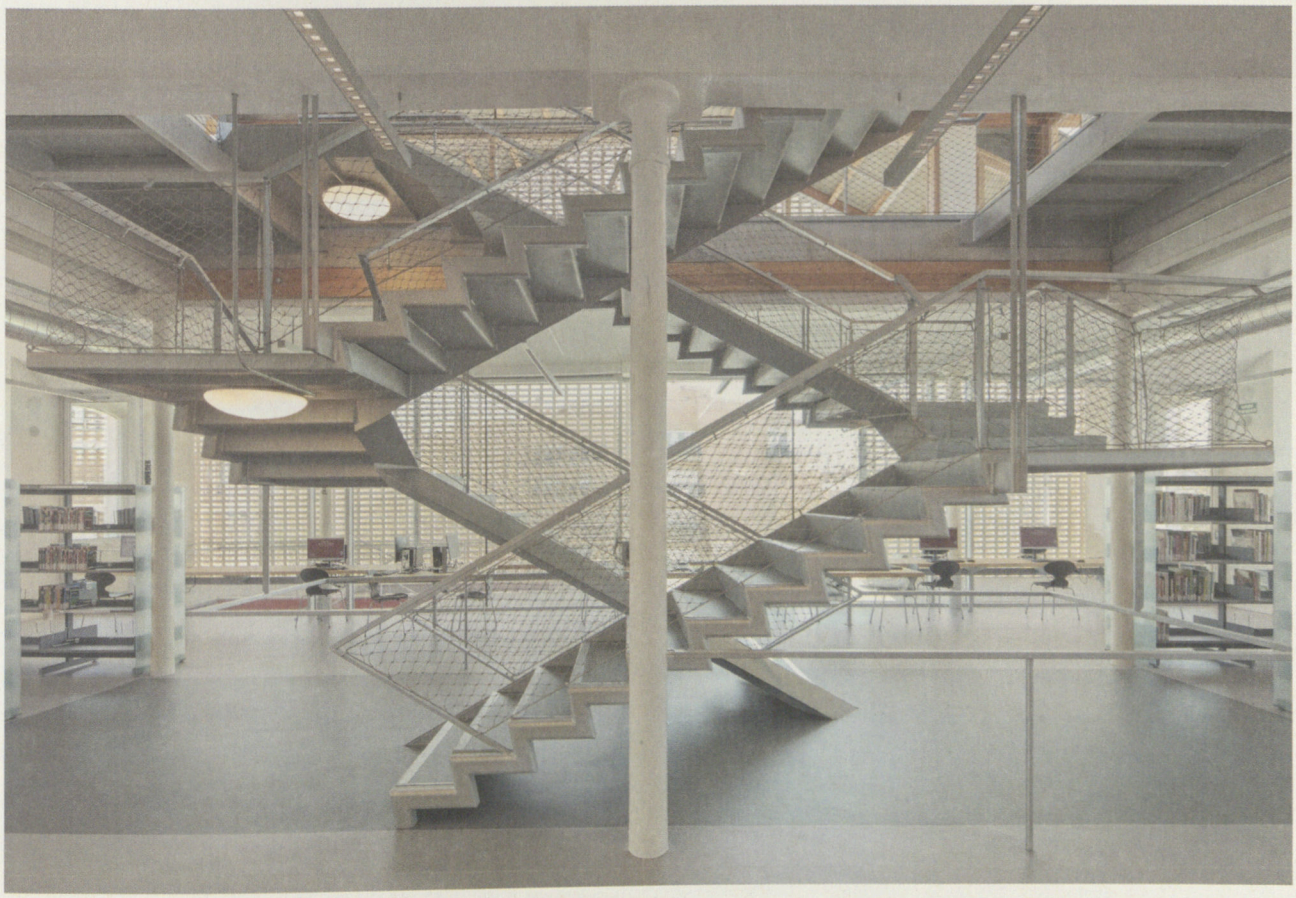


A la segona planta, s'accedeix a la gran sala de la nau principal, on es troben les seccions de premsa diària, revistes i biblioteca infantil, entre d'altres. Aquesta sala diàfana es relaciona a més amb el pis superior a través d'una escala doble oberta. A la tercera planta se situa també una gran sala, tot i que té una amplada menor perquè es recupera el perfil original de la coberta de la fàbrica, i s'habiliten les antigues terrasses, que es destinen a espais per estar i llegir i per gaudir de les vistes sobre la ciutat.

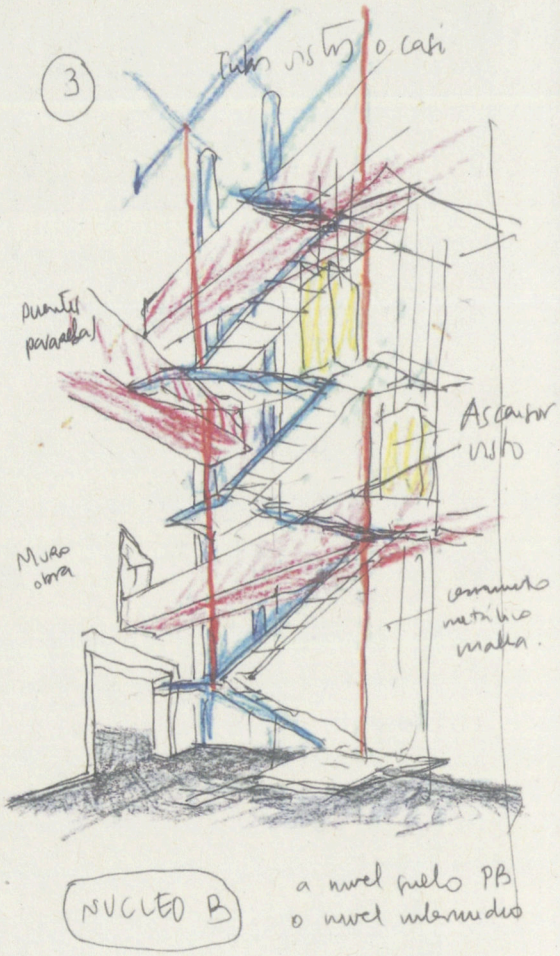
Exteriorment, es restauren els materials de les façanes laterals i es transforma la façana sud, que era pràcticament cega, en una galeria que filtra la llum cap a l'interior, tamisada per un mur de gelosia de ceràmica i vidre. Per la posició actual de l'edifici respecte als carrers de l'entorn, aquesta façana pren una nova rellevància i s'ha convertit en un element visual de referència de l'antiga fàbrica.







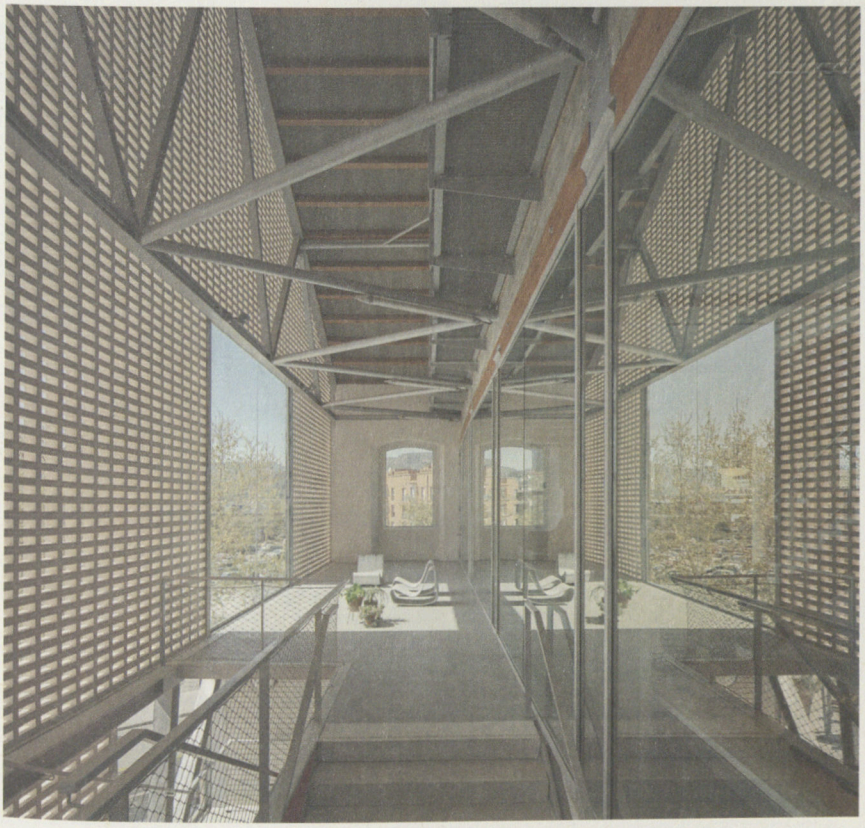



3
Muro obra
Ascensor visto
NUCLEO B
a nivel suelo PB
o nivel intermedio

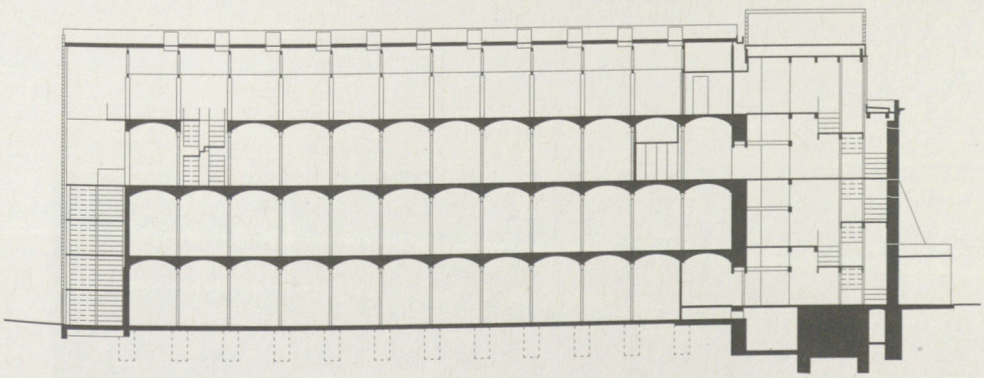


SBAU

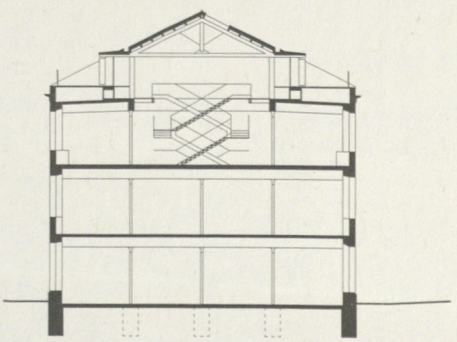
Des del 2017 l'AMB ha participat en la Biennal d'Arquitectura de Seül (SBAU) i hi ha presentat diferents tipus de projectes entorn dels conceptes d'equipaments híbrids (2017), ciutat de ciutats (2019) i transformació digital i transició ecològica i energètica (2021). En totes les edicions, s'ha volgut internacionalitzar la feina que es duu a terme per millorar l'espai públic i la qualitat de vida de la població metropolitana.







1/500 SECCIÓ LONGITUDINAL



SECCIÓ TRANSVERSAL



Escola de música Roser Cabanas

Cornellà de Llobregat

MARINA SALVADOR
(AMB)

2017-2021
1.863 m²
3.468.355 €

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Albert Dalmau (AMB)

EQUIP AMB
Marc Alemany
Jordi Bardolet
Verónica Delgado

COL·LABORADORS
Arau Acustica
BBG Estructures
Dopec
Ivana Rossell Acústica
Joan Gonzalez Gou

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Cornellà de Llobregat
UE – FEDER

CONSTRUCTOR
Arcadi Pla

FOTÒGRAF
Simón García



L'antic magatzem del conjunt industrial tèxtil de Can Bagaria, una mostra del patrimoni arquitectònic modernista del segle XX, es rehabilita i s'adequa per ubicar-hi una escola de música municipal. Es parteix d'una nau de més de cent metres de longitud, amb coberta de teula àrab a dues aigües suportada sobre encavallades de fusta, i una façana principal d'obra vista amb una gran regularitat d'obertures. Interiorment, per trencar aquesta linealitat tan marcada, s'agrupen els diferents espais que necessita l'escola de música: zona d'accés, amb els espais d'ús comú; aules de diferent mida, repartides en dues plantes, i sala d'audicions, que es construirà més endavant.

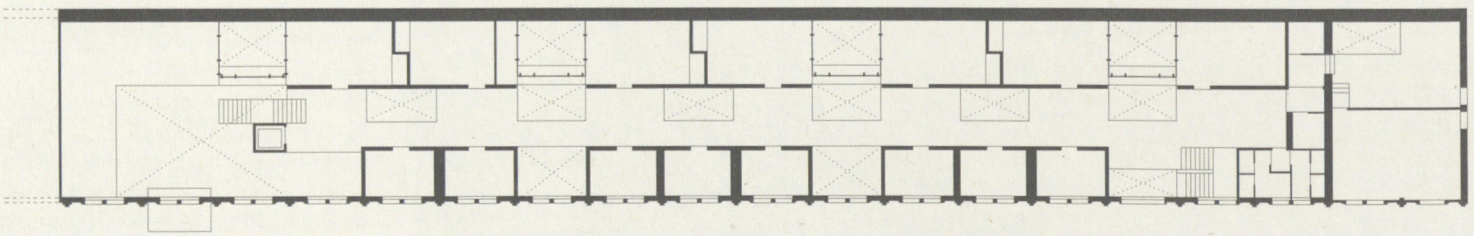
L'accés es planteja per una de les antigues portes de la nau, just al davant del gran espai d'entrada al conjunt industrial on, un cop urbanitzat, es podran dur a terme activitats musicals fora de les aules. A més dels espais d'administració propis de l'equipament, a la zona interior de l'accés s'hi situen l'escala i l'ascensor, i un cancell que, en el futur, portarà a la sala d'audicions.



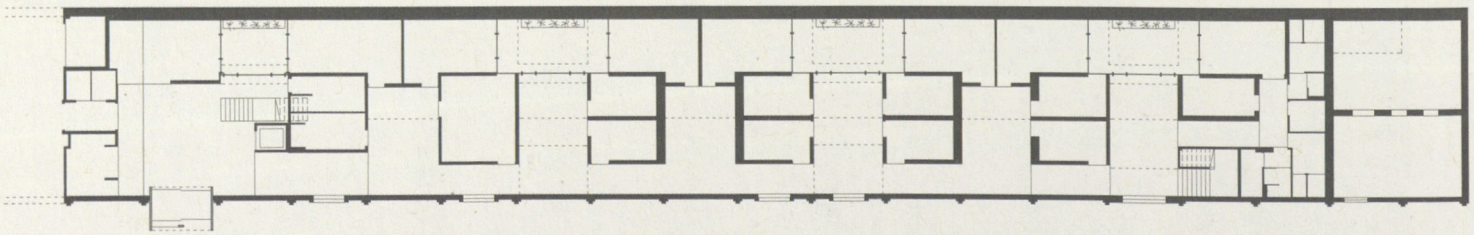
A la planta baixa, les aules més petites es distribueixen al llarg d'un passadís a tocar de la façana principal; a la planta superior, hi ha les aules i espais més grans, a banda i banda d'un passadís central. Per garantir la il·luminació i la ventilació de tots els espais, s'han aprofitat les antigues finestres de la nau i s'han creat diversos patis a tota alçària que, a més, ajuden a alleugerir l'impacte de la intervenció i a reconèixer visualment la secció i la volumetria interior originals, deixant a la vista les encavallades de fusta.



P1



P0



1/500



Ca l'Altisent i jardins de la Font del Rector

Sant Climent de Llobregat

ROBERT BAGÓ
RAMIRO CHIRIOTTI
MÀRIUS QUINTANA
(Col·lectiu Brusi)

2018-2022
893 m² (biblioteca)
5.457 m² (jardins)
1.534.850 € (biblioteca)
594.087 € (jardins)

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Mireia Diaz (AMB)
E3 Solinteg (jardins)

EQUIP AMB
Álvaro Sainz
Carlos Villasur

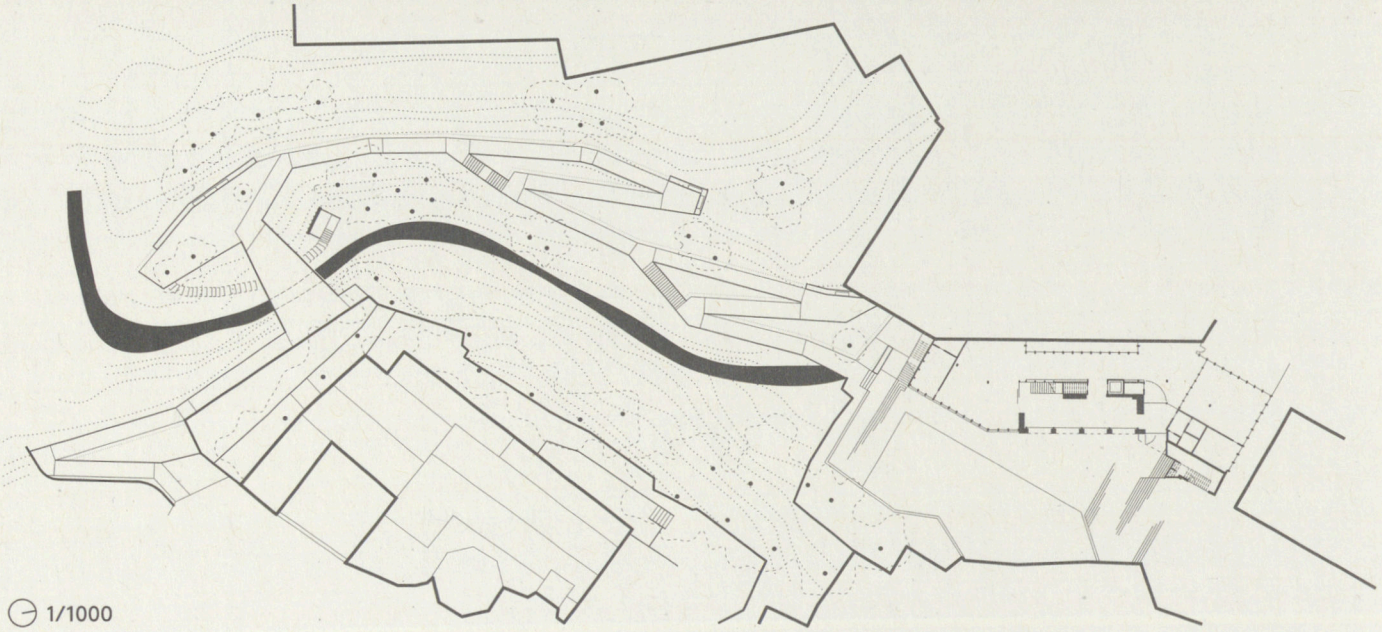
CONSTRUCTOR
Rehacsa
Bigas

COL·LABORADORS
Bernuz-Fernandez Arquitectes
Naxal Arquitectura
Oriol Vidal Enginyeria
Zeb3consulting
Enginyeria Reventós
Anna Zahonero

FOTÒGRAF
Adrià Goula

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Sant Climent de Llobregat
UE – FEDER

PREMIS
Seleccionada, XII Bienal Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo 2021

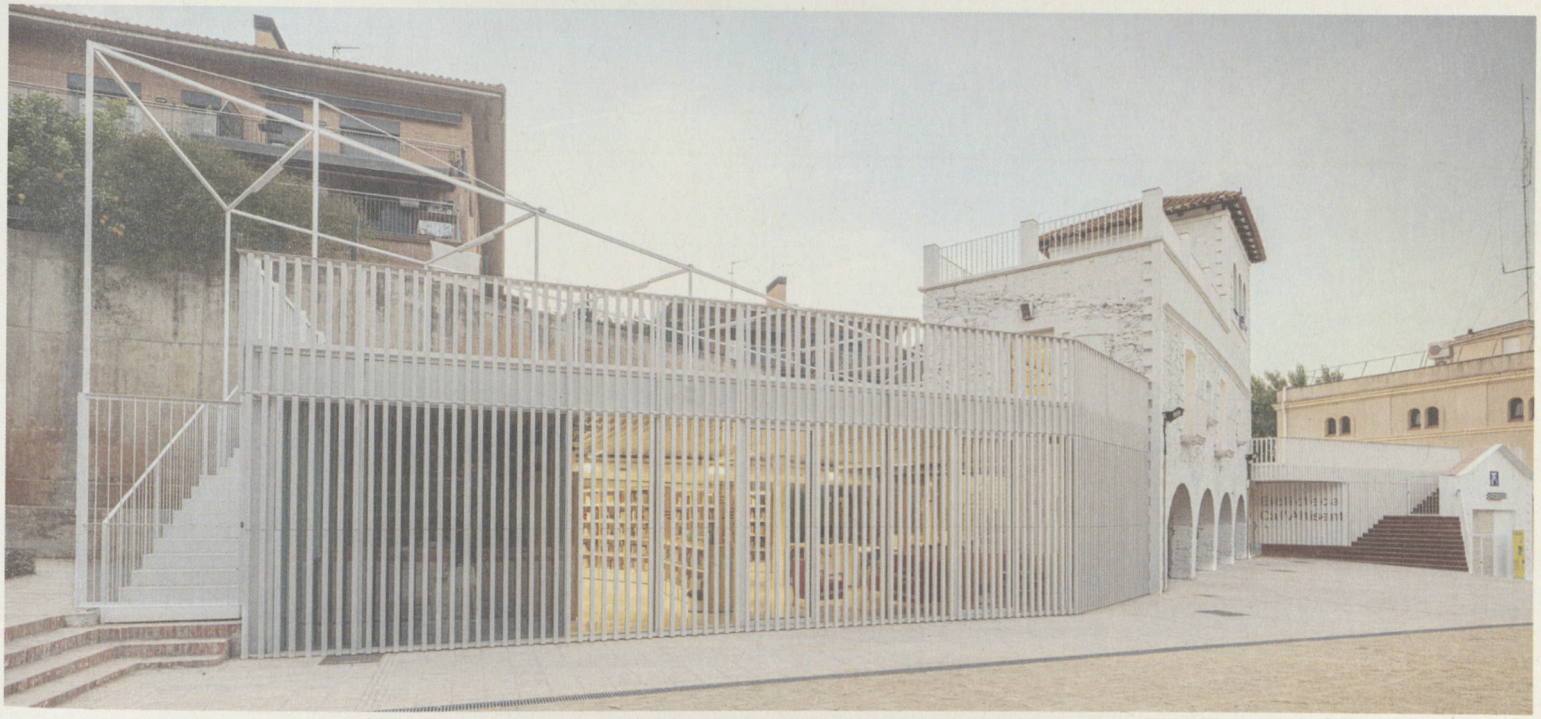


1/1000



La rehabilitació de l'edifici de Ca l'Altisent per convertir-lo en biblioteca pública permet obrir-ne el jardí a la ciutat i accedir al torrent i a la font del Rector. S'allibera l'edificació de tots els cossos annexos afegits al llarg dels anys i se'n conserva només el cos principal, compost de planta baixa i planta superior, i la torre, que és un punt de referència des de la llunyania.

A la façana, on es fan reaparèixer les textures de les tècniques constructives emprades en les diferents fases i ampliacions, es duu a terme un tractament de pintura homogeni que dona unitat al conjunt i integra tots els elements constructius i decoratius originals: motllures, cornises, cantoneres i baranes. La planta baixa de l'edifici original es destina a espai d'acollida i promocions, i al voltant s'hi construeixen els espais necessaris per poder acollir el programa funcional d'una petita biblioteca, que gaudeixen de llum natural gràcies a un pati a tocar de la mitgera perimetral i a la façana de vidre.



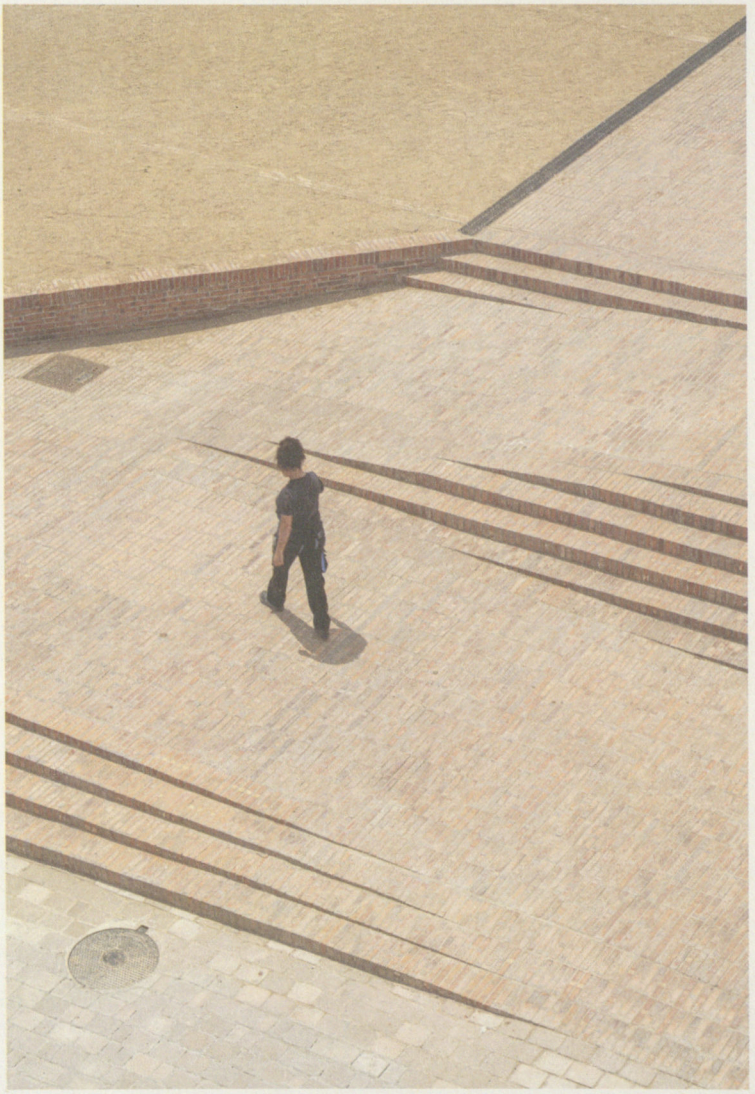


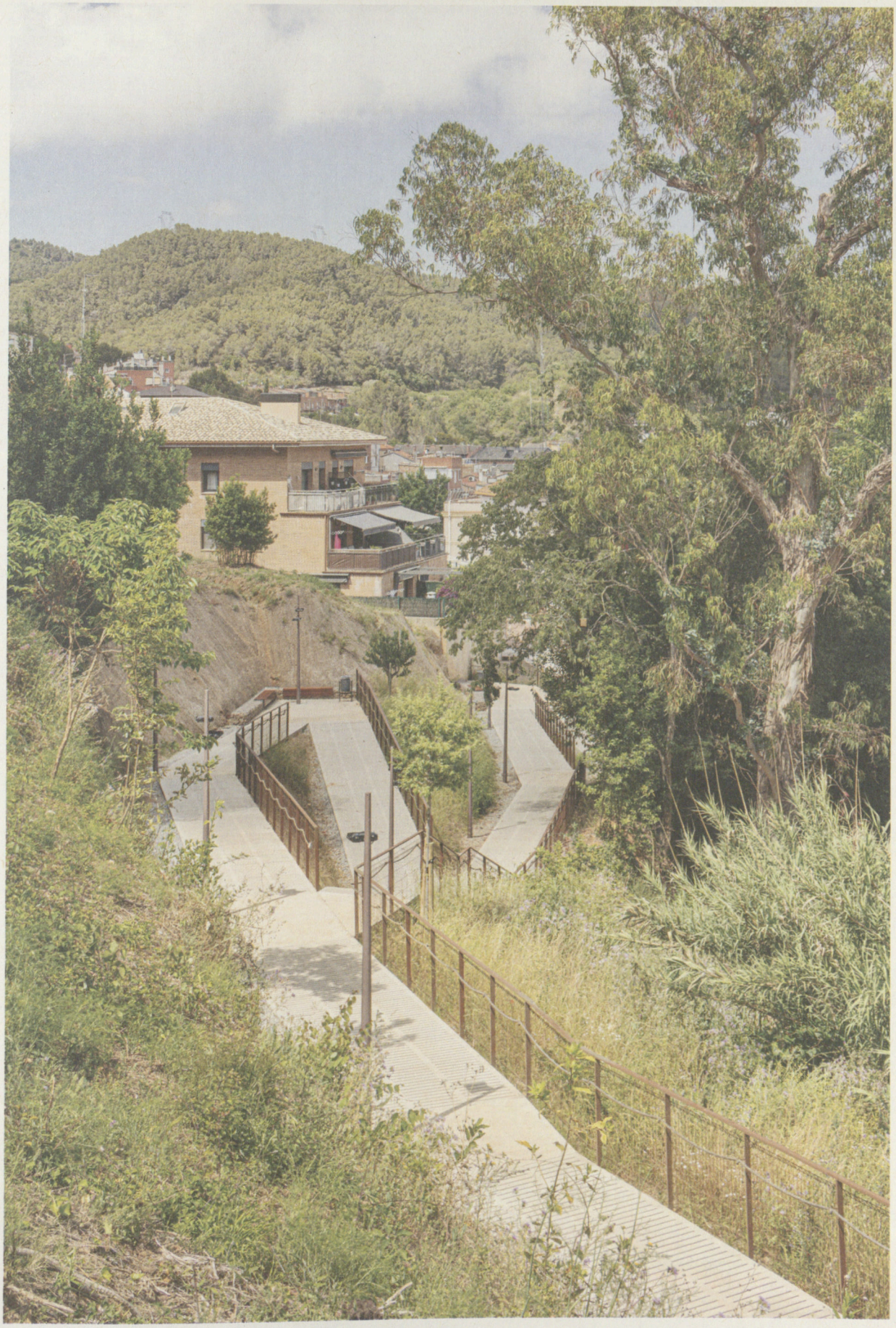




La nova plaça pública, allà on abans hi havia un jardí privat, forma part d'un itinerari que s'obre pas cap als jardins de la Font del Rector, un espai natural revegetat amb espècies autòctones que s'implanta resseguint les corbes de nivell i connectant les dues ribes del torrent amb una nova plataforma.

En definitiva, rehabilitar Ca l'Altisent ha permès dissenyar un nou recorregut urbà que connecta les places de la Vila i de l'Església a través del parc i de la nova plaça de la biblioteca.







Unió de Cooperadors

Gavà

MERITXELL INARAJA
(Meritxell Inaraja Arquitecta)

2018-2022
524 m²
1.415.036 €

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Mònica Mauricio (AMB)

EQUIP AMB
Oriol Paluzie

EQUIP M. INARAJA
Laura Bigas
Amàlia Casals
Ester Serradell

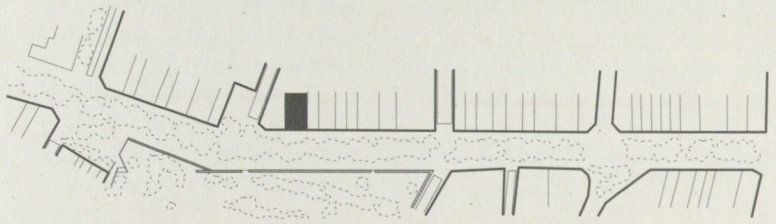
COL·LABORADORS
AIA Instal·lacions Arquitectòniques
COTCA
Eskubi Turró Arq.
Patrimoni 2.0
Joan Antoni Rodon

CONSTRUCTOR
Rehacsa

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Gavà
UE – FEDER

FOTÒGRAF
Adrià Goula

PREMIS
Seleccionada, Premis FAD 2022



1/4000





Retornar un edifici de Josep Lluís Sert i Josep Torres Clavé, membres del GATCPAC, a la seva funció original i recuperar un exemple d'arquitectura racionalista catalana: aquest és el doble objectiu de la rehabilitació de la seu de la Unió de Cooperadors, construïda als anys trenta del segle XX.

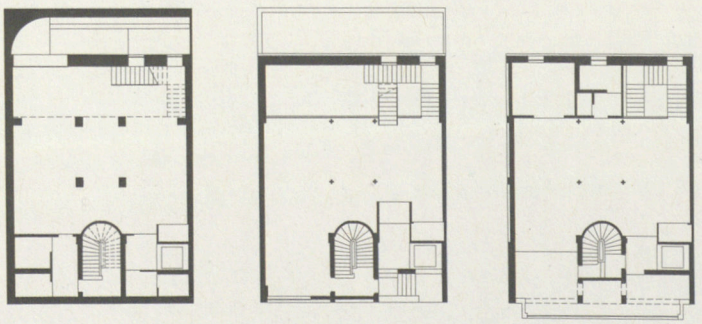
Les modificacions de l'edifici van encaminades a restituir-lo al seu estat original i dotar-lo de les prestacions pròpies d'un equipament d'ús públic contemporani. S'eliminen els elements superflus i la compartimentació d'espais que s'han anat afegint a l'obra al llarg del temps; es prioritza la recuperació de la façana principal i els colors primitius; es conserva l'estructura de planta lliure de pilars metàl·lics i forjats de perfils metàl·lics i revoltó ceràmic, que permet tenir espais diàfans, i es fa valdre la importància d'alguns acabats que encara es conserven, com l'escala circular, les baranes i la fusteria.

L'adequació als nous usos fa necessari col·locar un ascensor que, des del carrer, asseguri l'accés a totes les plantes, que també queden comunicades per la nova escala que es construeix a la crugia posterior, un dels espais que més transformacions ha patit al llarg del temps.

En definitiva, un cop adaptat a les necessitats actuals, l'edifici es destina a usos polivalents vinculats a l'emprenedoria jove de la ciutat, com a nexe amb el seu origen: el somni d'un grup de treballadors que van deixar un llegat que és alhora un símbol del moviment cooperativista i el testimoniatge d'un estil arquitectònic.







1/500 P-1 P0 P1



Mercat de Sant Andreu
Barcelona

BLANCA NOGUERA
(AMB)

2018-2022
3.197 m²
2.670 m² (urbanització)
8.228.156 €

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Albert Dalmau (AMB)

EQUIP AMB
David Aguilar
Francesc Germà
Vera Kolina
Albert Nogueras
Berta Romeo

COL·LABORADORS
ICA Grupo
Manuel Arguijo
y Asociados
Societat Orgànica

CONSTRUCTOR
UTE Rogasa - Alainsa

PROMOTORS
AMB
IMMB
Ajuntament
de Barcelona

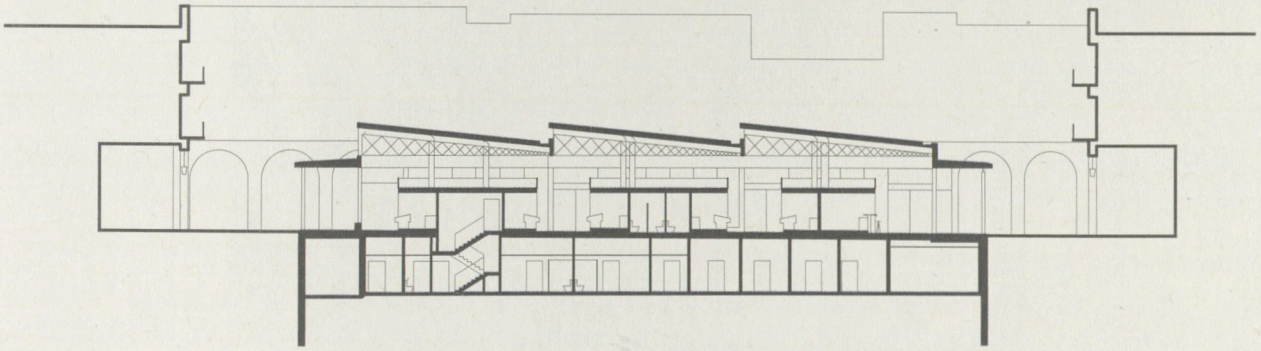
FOTÒGRAF
Simón García



El nou Mercat de Sant Andreu es planteja com a substitució de l'edifici anterior, que datava de principis del segle XX, del qual se'n reutilitza part de l'estructura metàl·lica i es recupera el zenc com a material de la coberta. També es remodela l'anomenat «local de vendes», un edifici de planta baixa amb les parades de productes no alimentaris que, com un passatge cobert, connecta la plaça porxada del Mercadal i el carrer de Rubén Darío.

L'edifici principal manté la distància perimetral als porxos de la plaça en què s'integra, amb una volumetria amb menys impacte visual que s'aconsegueix ajustant les alçàries en relació amb les edificacions perimetrals. El primer pla de façana és un sòcol més baix i transparent i el volum més alt queda reculat respecte del perímetre.

Es reprodueix la configuració general de l'espai interior en tres naus, totes de la mateixa alçària, amb una coberta en forma de dent de serra que aprofita les encavallades de les antigues naus laterals i permet optimitzar la llum i la ventilació naturals. Per tenir un mercat adequat a les necessitats actuals, es construeix un soterrani on se situen totes les instal·lacions i la logística necessària per al seu bon funcionament.



1/500


Mercat de Sant Andreu


Mercat de Sant Andre
Mercat de Sant Andreu


Peixos Sandra

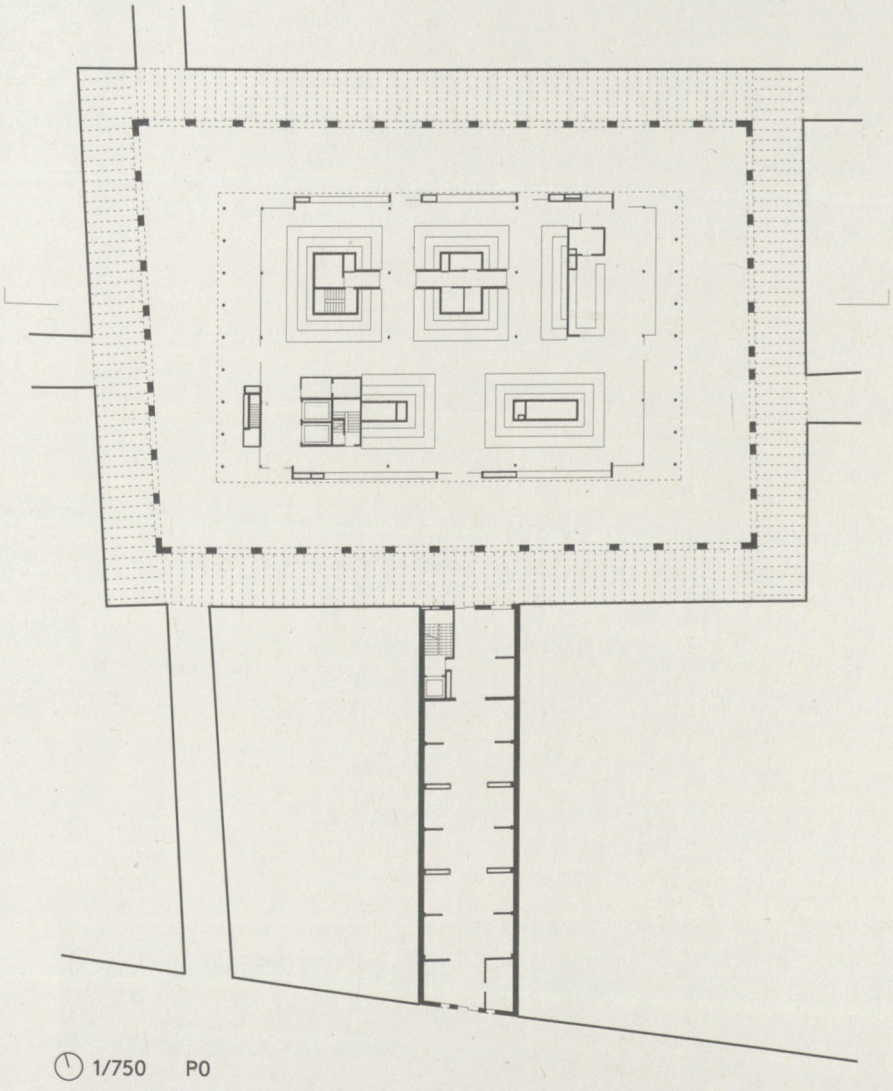

PEIXOS I MARISC
PAQUITA
PELEGRIN
Lolí - Andreu


ROBA INTERIOR



VISOR D'EQUIPAMENTS

Sistematitzar la localització i la informació dels equipaments del territori metropolità és l'objectiu principal del Visor. És una base de dades georeferenciada que aporta coneixement sobre els equipaments on l'Administració proveeix serveis orientats a les persones –sanitaris, educatius, culturals, funeraris o esportius, entre d'altres–, de manera que es poden planificar noves necessitats des d'una visió integradora i de conjunt.



1/750 P0

La transparència de la planta baixa contribueix a expandir l'activitat comercial del mercat cap a la plaça i els carrers del voltant. La integració entre mercat i entorn s'emfatitza també amb la reurbanització de tota la plaça, que es desenvolupa en plataforma única amb continuïtat per l'interior del mercat.

El local de vendes es manté en planta baixa, amb una coberta a dues aigües amb una lluerna central i unes encavallades de fusta que reprodueixen les antigues. A tocar de la plaça del Mercadal, es planteja un cos de dues plantes més, que omple el buit que hi havia en aquesta façana, on s'allotgen els serveis d'administració del mercat.

En definitiva, es construeix un nou mercat, amb totes les comoditats pròpies del segle XXI, que alhora recupera d'alguna manera una de les seves antigues característiques: ser un mercat obert i integrat en el teixit urbà del barri de Sant Andreu.



Espai jove i de creació La Nau

Barberà del Vallès

MERITXELL INARAJA
(Meritxell Inaraja Arquitecta)

2018-2020
888 m²
1.147.656 €
14.268 € (equipament)

EQUIP AMB
Laura Gálvez
Marta Iglesias
Oriol Paluzie

EQUIP M. INARAJA
Laura Bigas
Amàlia Casals
Josep Maria Cubí
Ester Serradell

COL·LABORADORS
Ángel Gil Control y Gestión de Obras y Proyectos
Carles Montobbio i associats
DSM Arquitectes
Teyle

CONSTRUCTOR
UTE Voltes Connecta - Voltes

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Barberà del Vallès

FOTÒGRAF
Adrià Goula



La transformació d'una nau industrial per destinar-la a equipament cultural per als joves ja va començar fa uns anys dedicant-ne una part a sala de concerts. Ara, l'altra meitat també es rehabilita per situar-hi espais per a tallers, aules i bucs d'assaig.

Es conserva tota l'estructura excepte la coberta de fibrociment, que se substitueix per unificar-la amb la part ja rehabilitada, i s'aprofiten les virtuts de la nau existent com a espai cobert i ben il·luminat, idoni per acollir activitats diverses.

A l'interior es construeix un nou *contenidor*, una caixa de fusta i vidre de les dimensions justes per encabir les activitats que necessiten aïllament tèrmic i acústic, de manera que es crea una façana interior de fusta que mira a la resta de l'espai. Aprofitant el desnivell entre l'accés des del carrer i la planta baixa de la nau, es crea un gran vestíbul que s'aboca a aquest espai buit interior, on es col·loca una grada retràctil i on es poden dur a terme espectacles i activitats de diferents formats.

Espai cobert

Amb un peu a l'acadèmia i un altre a l'artesania, el barceloní Josep Ferrando (1972) és un defensor de la ciutat porosa i dels edificis inspirats pel *genius loci*, al qual afegeix la cultura, la tècnica i els materials locals. Director de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de La Salle (ETSALS) a Barcelona, defensa l'ensenyament obert, les disciplines que es contaminen i els edificis de límits porosos per fer de la ciutat un espai més humà. L'entrevista és a Barcelona, en un despatx envoltat de maquetes, alguna de construïda a Buenos Aires, on Ferrando també ha donat classes.

Què dibuixen avui les ciutats del món?

Més que dibuixar-se, les ciutats s'estan esborrant, desdibuixant. Més que delimitar zones, s'estan eliminant les delimitacions. No és un «tot val», és un «tot està connectat». Abans estava molt clar el límit entre públic i privat. Ara cada cop hi ha més llindars. I la ciutat —i això és una bona cosa— cada vegada està més difuminada.

I què és una bona cosa?

La cara positiva del que és indefinit, la flexibilitat, els llocs intermedis. Els llocs de transició. Sempre dic que m'agraden aquests llocs: els llindars.

Queda molt bonic dir-ho, però un llindar és molt estret, no s'hi pot viure. Com ho hem de fer perquè deixi de ser un lloc de pas?

Per a mi, un llindar arquitectònic és un lloc indefinit o definit per més d'una definició. Les porxades, per exemple. Són llocs on acumules molts petits moments de la teva vida. Pot ser la marquesina on t'aixoplugues mentre esperes que el semàfor es posi verd per creuar en un dia de pluja. Pot ser el lloc on et protegeixes del vent per encendre una cigarreta o treure les claus de la bossa abans d'entrar a casa. El lloc on t'asseus a esperar algú amb qui has quedat. O el lloc on t'asseus a menjar unes pipes al carrer. Aquests llocs on no s'hi va expressament però que fan més amable la ciutat. La fan més propera.

Aquests llocs, aquests detalls arquitectònics, estan pensats més amb el criteri del ciutadà al cap que amb el de la forma de la ciutat?

L'espai públic és de tots. I som molts. Per això moltes vegades t'obliga a moure't. No et permet quedar-t'hi. A l'espai privat t'hi pots quedar si hi pertanys. No si no hi estàs convidat.

La ciutat està dibuixant avui una barreja entre aquests mons de pas i descans?

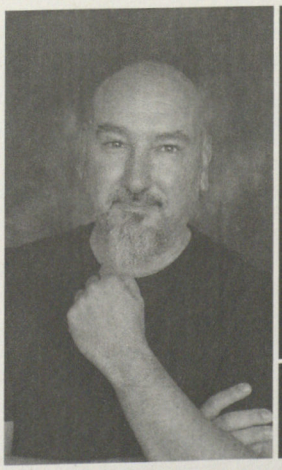
Sí. En part perquè les ciutats estan perdent velocitat. El ritme està canviant.

És cert això o és un desig?

Segurament encara és més un desig generalitzat que no pas una realitat. Però existeix, en alguns llocs; i cada cop més. I és tan lògic que resultarà imparable. La ciutat és un lloc de canvi. Canviem els ciutadans, canvien els carrers i tots i tot allò que l'habita. El cotxe canviarà tant com la ciutat.

El cotxe o la mobilitat?

La mobilitat. I el cotxe. Quan es diu «d'aquí a trenta anys el cotxe haurà de ser o estar...», de quin cotxe estem parlant? Del d'ara o del d'aquí a trenta anys?



«Hi ha una paraula més important que sostenibilitat: eficiència.»

—Josep Ferrando

Per Anatxu Zabalbeascoa

La reducció de la presència del cotxe a la ciutat és evident en molts espais urbans: se n'ha limitat l'ús ampliant les voreres o prescindint d'aparcaments. Però ja es va intentar que desapareguessin posant la ciutat de cap per avall i travessant-la de túnels. Si es fabriqués aquest cotxe no contaminant del futur, tornaríem a una mobilitat individual com la que vam construir a principis de segle amb els cotxes al capdavant?

Si pel camí cap a aquest futur la transformació del cotxe és capaç de no enfrontar-se als altres recursos de la mobilitat i aconsegueix un bon equilibri, veurem si torna o no. Si discutim el futur de la mobilitat acarant una opció a l'altra, no arribarem enlloc. Com sempre. Cada vegada que tries enfrontar-t'hi en lloc de mirar de cooperar, no arribes enlloc.

Hi ha receptes universals per a una millor mobilitat?

Hi ha trets comuns, però no és el mateix Houston que Barcelona. Jo fa anys que no tinc cotxe perquè visc a Barcelona. Viatjo a Houston per feina i allà no puc viure sense cotxe. A Xile es necessita cotxe. A l'Argentina es pot viure sense. Buenos Aires és una ciutat més europea, per on es pot caminar.

Hi ha diverses velocitats en la desaparició del cotxe a la ciutat?

Sens dubte. Però és una tendència. Tot i que es parla de manera massa genèrica i això em preocupa. Ho dic sempre als estudiants: l'important no és que t'ensenyin receptes sinó aprendre a cuinar. Saber fer molt, molt bé una paella no et fa bon cuiner. En urbanisme i arquitectura tendim molt a receptar i, en realitat, el que hauríem de fer és ensenyar a pensar què fer, més que no pas ensenyar a fer. Per això em fan por les receptes: no són universals.

Ha defensat la porositat, la disminució progressiva del límit entre edificis o parts de la ciutat. Però els arquitectes com Moneo defensen el perímetre a l'hora de fer ciutat.

Parlant de Houston, el museu de Moneo allà és un edifici així: estanc. Ocupa tota la parcel·la. En canvi, si mires edificis anteriors com el Museu Kimbell a Fort Worth de Louis Kahn, veuràs que és un projecte que s'estén en el territori en lloc de replegar-se.

És un paisatge.

És un paisatge que es lliura a la ciutat i alhora l'absorbeix cap a dins. Una meravella. Hi ha arquitectes que necessiten definir clarament i d'altres que no.

És una decisió més personal que arquitectònica?

Podria ser. Podem veure-ho a la platja. La platja és un lloc inhumà en el sentit que, buida, no té escala. En el moment que arribes i col·loques una tovallola fas un acte d'humanitzar el lloc: construeixes un recinte. Aquest trosset de platja que tothom trepitjaria sense la teva tovallola, ja ningú no s'atreveix a trepitjar-lo. Si, a més, hi plantes un para-sol, aixoplugues i enforteixes la teva presència. La majoria de la gent entén i respecta el codi. A la ciutat passa el mateix. Hi ha arquitectes que treuen la tovallola i claven el para-sol i altres que, a la ciutat, van com qui arriba a la platja sense tovallola, gairebé a fondre's amb la sorra.

Creu que ens apropem a la fi de l'era de les icones i estem, com a mínim en alguns continents, treballant més en la construcció del context?

Sí. L'època d'icones i *star system* a Europa ha quedat enrere. Amb la crisi econòmica ha passat a estar mal vist. Hem entès que en un continent amb la història d'Europa el que és important és continuar dibuixant a sobre del dibuix, no dibuixant com si el llenç estigués en blanc.

No ignorant la història.

És molt important que l'arquitecte tingui restriccions perquè la restricció aguditza l'enginy. Si ara diguéssim «sortirem a jugar», tu preguntaries «a què?». Aquest *a què?* vol dir entendre les regles del joc. Després pots saltar-te-les, però abans les has de conèixer. La història a Europa imposa restriccions que són boníssimes i aguditzen l'enginy. Hi va haver una època en què es va treballar gairebé com si fóssim un continent sense història. Ara estem adaptant el context del que tenim i treballem sobre palimpsestos, no sobre folis en blanc.

A Europa els edificis han assumit la construcció per capes?

Sí, com les mateixes ciutats. Els edificis van sumant capes. Això funciona a Europa. Quan la Xina construeix una ciutat nova per a dos milions d'habitants, encara treballa sobre el foli en blanc. I de manera icònica.

Cada cop hi ha més arquitectes que construeixen icones per capes. Per exemple Herzog & de Meuron a la Filharmònica d'Hamburg o al CaixaForum Madrid.

Sens dubte. És una actitud molt europea. Preservar transformant, dialogant amb la història. Aquesta convivència és un bon repte. El CaixaForum Barcelona té una part històrica aixecada que sembla surar, gairebé com quan deixes alguna cosa en suspensió. Això guanya espai per al ciutadà alhora que preserva la història actualitzant-la. Treballar de manera no icònica no implica que els edificis no siguin vistosos. Entendre el context és ser contextual, no mimètic.

Com s'interpreta el context? Respectant l'escala? Els materials?

Amb tot això, però tenint en compte el moment en què construeixes. No és el mateix el tipus de maó que es feia servir fa dos-cents anys que el que s'utilitza ara. El que canvia són els recursos tecnològics.

Dirigeix l'Escola d'Arquitectura de La Salle. Hi predica aquestes idees?

Sempre dic que el que és bonic no és el càrrec sinó l'encàrrec. No hagués acceptat el càrrec si no hagués existit cap encàrrec de repensar el model pedagògic de l'escola. Ho hem canviat tot, des d'horaris i calendaris fins la manera d'abordar les assignatures. No parlem d'assignatures sinó d'eixos de coneixement.

En què canvia això la formació?

Hi ha tres eixos: disseny, tècnica i cultura. El disseny treballa sobre el fet de somiar. La tècnica intenta convertir en realitat els somnis, i la cultura fa compartibles els somnis.

Com?

La cultura et dona objectivitat.

Objectivitat o subjectivitat?

Et dona objectivitat per ser subjectiu. Un enòleg et pot dir «mira, a mi m'agrada més aquell vi que aquest altre, però aquest és un vi millor». I et dona els criteris de judici. Això és el que ofereix la cultura: la capacitat de valorar objectivament coses molt diverses i distants de la teva subjectivitat.

Avui es qüestiona la petjada del formigó a la ciutat quan, per ràpid i econòmic, ha estat el material de la modernitat. Hi ha avui algun material més òptim per construir les ciutats?

Té a veure amb els recursos. Quan vam construir el campus universitari a la Universitat Torcuato Di Tella de Buenos Aires vaig preguntar si seria possible fer-ho en fusta. I em van contestar: «si vols guanyar, no». No hi ha cap normativa. Vam treballar en formigó i no vam poder fer-ho amb formigó prefabricat perquè allà no hi ha indústria. Al final, la decisió de fer servir un material o un altre també ha de ser una decisió social. Usar els recursos existents és activar aquesta societat i implicar-la en la construcció de la ciutat.

No respondre qüestions de sostenibilitat no és allunyar-se de les necessitats de la societat?

Has de cercar un equilibri. En el nostre cas, la universitat té 600 finestres iguals d'alumini reciclat. Pel que fa al formigó, el nostre repte va ser com fer amb el mínim de formigó possible la màxima quantitat de façana. El que no és sostenible és importar la fusta d'Àustria per no fer servir formigó a Buenos Aires. La sostenibilitat és un equilibri. Per mi hi ha una paraula més important que *sostenibilitat*: *eficiència*. Si utilitzes fusta però no entens els sistemes industrials, ets poc sostenible. Si la fusta arriba en panells de 2,20, has de treballar amb aquestes mesures per ser sostenible, si no, ets poc eficient i, per tant, menys sostenible.

S'aprèn dels errors dels altres a l'hora de fer les ciutats?

Sí, i dels d'un mateix. Quan sorgeix una certa tendència en arquitectura la temptació és replicar-la. Però el millor seria estudiar-la, entendre el perquè. Però si la segueixes acríticament pots ficar la pota. El que fan Lacaton & Vassal, per exemple, és extraordinari, però segons on ho facis i com ho facis, no funciona. En canvi, si entens la pregunta «per què Lacaton & Vassal treballen de la manera com ho fan?» i la formules en un altre lloc, actualitzes la resposta. Respons a un nou problema.

Quin ha estat un error habitual a la ciutat?

El *high tech* va ser assumit de manera poc crítica. Norman Foster va aixecar diversos edificis icònics a la City. Semblaven el futur.

Però no era un futur per a tothom.

Exacte, no es pot omplir la ciutat d'edificis amb mur cortina. És antieficient i caríssim. L'arquitectura mediterrània és una resposta molt més lògica que el *high tech* a Barcelona. De seguida apareixen els filtres —la parra, el porxo, el pati, l'aigua— la idea del llindar i la porositat de què parlàvem al principi.

El límit desdibuixat és més difícil de mantenir des del punt de vista climàtic?

Tot al contrari. Es reforça amb les capes. I s'aprèn de la història, de la tradició que és tan escola com la innovació. Tot el que arriba com a tradició arriba validat per la història, si no, no hagués arribat.

Quant ha de durar un edifici urbà?

El màxim possible. Però per això s'ha d'estructurar espacialment perquè no tingui només un sol ús. Ha de ser fàcil canviar-ne l'ús.

Ricky Burdett, director del Programa de Ciutats de la London School of Economics, assegura que Londres es construeix perquè els edificis durin quaranta anys.

Es nota. I és un error. Els edificis haurien de deixar de tenir tants cognoms (escola per a nens de dos a quatre anys...) i ser més versàtils. Allò que val per a tothom no pot ser el mateix que allò que no val per a res.

Però això ja ho va intentar la modernitat i va fallar perquè hi faltava identitat.

Va fallar perquè eren caixes buides. Tal com criticaven els Smithson i el Team Ten, no es pot construir una cosa que sigui més valuosa per fora que per dins. No pot valdre més l'habitacle que l'habitant. La caixa no només no treballa bé climàticament, sinó que és totalment finita. No es pot ni reduir ni ampliar.

Quina seria una alternativa?

Els Smithson van treballar els sistemes agregatius i per això més relacionats amb la naturalesa. I per això més humans: finits i infinits alhora.

A Barcelona es construeix perquè els edificis durin?

Crec que sí. El contrari sempre és un error.

La Barcelona d'avui és millor o pitjor que la del 92?

Al 92 hi havia una felicitat i una implicació ciutadana que ara jo veig a Madrid. La il·lusió col·lectiva per fer un lloc millor es contagia.

I quan has arribat a ser-ho, què et queda?

Conservar i mirar d'entendre què va permetre millorar la ciutat.

Què milloraria avui Barcelona?

Treballar la densitat de l'àrea metropolitana i desdibuixar el límit entre el que queda a la ciutat i el que en queda fora.

Hi ha edificis més cívics que d'altres?

És clar, els que conviden a entrar-hi. La biblioteca de la Pompeu Fabra, per exemple, convida a entrar-hi perquè és un espai únic però no uniforme. Té a veure amb la versatilitat. Pots recollir-te a estudiar o passejar-te entre els llibres. Això fomenta que múltiples personalitats puguin compartir un mateix espai. Les biblioteques a Barcelona han estat elements dinamitzadors. La que va fer Pepe Llinás a la plaça de Lesseps és una plaça desplegada en alçada. És un espai cívic que ensenya a conviure.

Quants museus i quants hotels caben a la ciutat?

Uf. Els hotels depèn de com estan repartits. El museu del segle XX ha estat un contenidor que et deia que alguna cosa era art per exposar-ho a dins. D'aquests no n'hi caben més. Tot i això, centres que ajudin a aprendre, a conèixer, n'hi caben molts. La ciutat de Barcelona ja és un museu. Pot ser un museu de la convivència o de l'avarícia humana.

La diversitat social es pot fomentar amb l'arquitectura?

L'ús mixt en una ciutat és totalment necessari. Això és més vell que l'anar a peu. Un problema és que la normativa és molt poc versàtil. I el mercat immobiliari es regeix pels números. Es construeix el que és rendible, no el millor. Al Japó, per exemple, molts restaurants estan apilats. Això crea riquesa.

Allà les ciutats són molt més denses. Arribarem a aquesta densitat?

És una opció i a mi m'interessa. Crec que la barreja entre la ciutat tan horitzontal i la vertical encara s'ha d'explorar a Barcelona. Per què no hi pot haver un restaurant o una botiga al tercer pis? Ens hem habituat a trobar notaries o consultes de metges en alçada, però no tota mena de comerços. Utilitzar la ciutat vertical és una manera d'activar-la.

Què activa una ciutat?

La gran diferència és l'activitat nocturna i la il·luminació. Barcelona és avui una ciutat molt més adormida que Madrid.

Com es pot construir la porositat perquè urbanisme i arquitectura tinguin una relació més estreta?

Treballant primer les plantes baixes, i els interiors d'illa en casos com Barcelona. I també treballant la verticalitat de què parlàvem. Els interiors d'illa que no es recuperen per a la ciutat són muralles. Haurien de ser pulmons. El lloc que permet respirar és necessari per a la ciutat. La mobilitat s'ha de treballar al carrer i el verd a l'interior de les illes. Barcelona està sembrada des de Cerdà. Els carrers fan 20 metres. D'aquests, 10 els ocupen voreres amb arbres que fan ombra. A l'estiu apareixen voltes verdes, capçades d'arbres que es toquen entre elles. A l'hivern, les branques sense fulles permeten el pas del sol i la llum. Cal urbanitzar el que és rural i ruralitzar el que és urbà.

Què és important per ruralitzar el que és urbà?

Més que sembrar de verd, que les calçades i voreres puguin drenar. No és un tema de vegetació sinó d'aigua. No poden ser clavegueres superficials. En canvi, els pulmons han d'estar als patis d'illa.

I allà on no hi hagi eixample amb patis?

Aleshores la vegetació sí que ha d'arribar al carrer.

On posaria arbres?

Allà on no hi hagi cotxes. A Gràcia, per exemple.

A les places dures?

Sí. Però sense perdre la tradició. No podem anar a Lucca o a Siena i admirar les seves places i criticar les nostres. No cal anar a Itàlia, posaries arbres a les places majors?

N'hi posaria?

No. Són fantàstiques com són. Es poden millorar amb ombres i refrescar amb vegetació, però no són un lloc per ficar-hi un bosc.

Fins on es pot densificar una ciutat?

De nou, cada ciutat té un codi diferent. Barcelona té una cornisa contínua, només alterada per les remuntes dels setanta. Sembla feta amb un motlle. I ciutats com Nova York o Buenos Aires no treballen la consolidació del límit, sinó el joc d'alçades, la negociació.

La negociació pot incloure tancar carrers?

Passa a Buenos Aires, però també a Majadahonda. Els carrers tancats són la fi de la ciutat. I les urbanitzacions són ciutat tancada. És com tornar al sistema medieval. Aquests llocs són el *Show de Truman*. Associem aquesta pel·lícula a cases adossades amb floretes al jardí. Però aquesta idea de cases o pisos repetits amb aspecte de bona vida i fabricats en sèrie és molt perjudicial per a la ciutat perquè elimina el comerç, l'ús mixt, l'ús dels carrers com a espai públic, la idea de ciutat com a lloc de trobada. Al final són presons de luxe.

Tot això podria canviar?

Els bancs van canviar. Van passar de ser cambres cuirassades a convertir-se en sales d'estar. Tot pot canviar, és l'única constant de la vida. El que més pot canviar les ciutats és la confiança en els altres.

Com s'educa en la confiança?

Amb transparència. Deixant veure, no limitant, sinó connectant. A Harvard ara mateix hi ha un espai de disseny comú on es comparteix coneixement. Les classes estanques tanquen el coneixement. Les matemàtiques no només s'aprenen de deu a onze. S'aprenen en qualsevol moment desenvolupant una manera de mirar. A l'ensenyament és un error pressuposar que només aprèn l'alumne. El mateix passa a la ciutat. Un espai on només es pot fer una cosa perd molta vida urbana.

Com fer-ho des dels edificis tancats?

Obrint-los o, si han de ser tancats, construint filtres amb galeries, jardins, patis... per connectar-los obrint-los, o tancant-los, progressivament.

Els edificis del segle XX parlen d'identitat, de ciutat o de negoci?

Si fos Venturi diria que de marca. Em van explicar que com que a Londres hi ha tants russos en diuen Londongrad. La venda de la ciutat com a bé d'inversió —anomenada *comodificació*— buida la ciutat. I la destrueix. La distància econòmica entre les diverses parts del món és un factor que buida les ciutats.

Què diferencia una ciutat cosmopolita d'una ciutat global?

Vinçon ajudava a fer una Barcelona cosmopolita. El Massimo Dutti que avui ocupa el seu lloc, no. La ciutat global no atén el que és local. I la cosmopolita és al món per mantenir la seva identitat. El que és local accepta el món i no es momifica ni es tanca, sinó que s'hi obre.

NIVELL DE DOTACIÓ DELS TEIXITS URBANS

Plànol de diagnosi. Avanç del PDUM

PROXIMITAT ALS EQUIPAMENTS BÀSICS DELS TEIXITS RESIDENCIALS

A 8 min. de: centre d'atenció primària, centre de dia, biblioteca i centre cívic, escola bressol, escola d'infantil i primària, equipaments esportius.

Sense cobertura — Amb cobertura

PROXIMITAT ALS EQUIPAMENTS BÀSICS DELS ESPAIS D'ACTIVITAT ECONÒMICA

A 20 min. de: centre d'atenció primària, escola bressol, equipaments esportius.

Sense cobertura — Amb cobertura

Font: AMB. Servei de Redacció del Pla Director.

0 500 1000 2000 5000 m

L'arquitecte Oriol Ribera (Barcelona, 1961) treballa des de fa vint-i-sis anys a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Ha vist canviar Barcelona, els municipis i la manera de construir. Des del 2000 és cap de projectes. L'entrevista és a la seu de l'AMB, no gaire lluny del mar.

Les ciutats aposten més per la construcció del context urbà que no pels edificis monumentals?

A l'AMB no tenim una idea homogènia de com cal abordar l'arquitectura. Tenim una manera de treballar que necessita contenció econòmica —que aquí de vegades no és tan rigorosa com en altres administracions—. Amb l'ajustament pressupostari, la monumentalitat es descarta. Per això, els arquitectes que treballen per a l'Àrea Metropolitana no tenen aspiracions monumentals.

Pel seu sentit de la realitat?

Sí. Bé, no sé si l'arquitecte té sentit de la realitat. Diria que per sentir-se còmode en l'exercici de la professió. Una pregunta que fem és: «Series capaç de fer alguna cosa semblant per la meitat del preu?». No d'honoraris, sinó de cost d'implantació. L'exigència és plantejar bé i construir bé, però amb uns paràmetres econòmics raonables i diferents dels que es fan servir en altres zones de la ciutat. Es tracta de poder complir, poder fer realitat els programes.

De quin pressupost per metre quadrat estem parlant?

Ha anat canviant. Ara és el pitjor moment. Els darrers projectes que hem acordat, que ja ens semblaven cars, no els hem pogut tancar. Ens estan costant un 20 % més.

Sobre quines ràtios?

El cost de construcció amb IVA és de 2.000 euros per metre quadrat. De 1.800 a 2.000 euros.

I això és poc?

Això és molt, però ara mateix no n'hi ha prou en molts casos.

Com ho fan per aprendre a treballar amb pressupostos més baixos? Com es prioritza quan se'n té menys?

La feina que hem de fer és donar resposta a un programa. I el millor projecte és el que respon a aquest programa amb el pressupost que tenim disponible sempre que aquesta inversió sigui raonable, és a dir, sempre que no estigui per sota del que es pot arribar a fer.

El millor plantejament és aleshores el més audaç o el més raonable?

Totes dues coses. Els arquitectes han de saber encaixar amb preus normals sense forçar. La fonamentació estàndard té un preu; si no és l'habitual, ja arrossegues un sobrecost. Si l'estructura fa servir llums habituals, el cost és previsible; si se surt del que és corrent, el cost s'incrementarà.

El que és extraordinari surt car.

El que és diferent en forma i materialitat. Un terra pot ser de formigó tractat, de terratzo, ceràmic o de pedra natural. La diferència repercuteix directament en el preu per metre quadrat.

És l'extraordinari o l'ordinari el que construeix la ciutat?

Soc dolent per a les referències, però crec que Oriol Bohigas ja deia que en lloc de parlar sempre del que és excepcional seria bo que algú parlés del que és ordinari, que



«El problema de copiar models nòrdics és que es pot copiar la forma, però no som nòrdics.»

—Oriol Ribera

Per Anatxu Zabalbeascoa

és el que construeix la ciutat. Si aconseguíssim que l'arquitectura que anomenem *anònima* tingués una altra qualitat, la ciutat seria millor. L'arquitectura que ven s'aprofita de la mediocritat de la resta.

A què es refereix?

A mi em fa certa inquietud passejar per la zona del 22@ perquè és com una competició a cops de colze d'excepcionalitat. Sembla més un mostrari que una ciutat. L'arquitecte té l'excusa que l'encàrrec que li ha caigut és el més excepcional de la zona. I això crec que és un plantejament simplista.

És una opinió seva o de l'AMB?

No hi ha un pensament únic estructurat a l'AMB. Els arquitectes que treballem aquí no tenim una marca o un patró, la nostra ambició és plural. L'única instrucció és un cost raonable i uns diners ben utilitzats. I si hi ha invents, validar-los. No hauríem de construir qualsevol cosa.

Quina mena d'infraestructures es construeixen més avui quan les ciutats ja estan molt fetes?

L'AMB s'ocupa dels municipis que envolten Barcelona on aquest «estar molt fet» que esmentes no és tan «acabat». Nosaltres vam començar amb els poliesportius, i els equipaments que més construïm ara són els esportius perquè la demanda no para de créixer: camps de futbol, piscines —encara que van a menys—, i després escoles bressol, biblioteques, centres cívics...

Què decideix que es construeixi un parvulari?

Que l'existent no tingui condicions dignes. Neixen més per substituir edificis existents que per partir de zero.

Com podem evitar que les grans infraestructures es converteixin en elefants blancs, un element amb un ús molt puntual i una empremta gran i permanent a la ciutat?

La manera més fàcil és dotar-lo de més d'un ús.

I això ho estan fent?

Nosaltres no tenim una decisió determinant en la gestió dels equipaments. Participem en l'elaboració de programes i, si no ho veiem clar o ho considerem desproporcionat, els avisem. Però la multiplicitat dels usos és, lamentablement, poc gestionable. Un equipament que ha quedat aturat al Baix Llobregat volia sumar zona de coneixement i espais de treball vinculats a la universitat i un vestíbul comú unit a un poliesportiu amb una biblioteca connectada a la xarxa de biblioteques de Barcelona. Al final, cada espai té les seves necessitats i el principal problema de la biblioteca és evitar que et robin els llibres. És així de simple.

No que es llegeixi.

Si et roben el llibre, la biblioteca no funciona. Això, traduït a l'arquitectura, demana un espai tancat. El problema de copiar models nòrdics és que es pot copiar la forma, però no som nòrdics. I les formes obertes sense una educació en civisme no funcionen. Un espai obert de mil metres quadrats per llegir quan aquí cridem a tot arreu és difícil que funcioni. Cal vigilar com es copia i el què.

Aleshores sempre estarem perpetuant el model tancat i continuarem sent cridaners?

És una qüestió no merament arquitectònica. S'inicia amb el model educatiu. Això és el que genera un tipus o un altre de societat. Ara es parla de replantejar el model educacional. Però també es vesteixen de novetat coses que s'estan fent des de fa molt de temps. I les novetats són expressions que en deu anys no sé quin significat tindran, com *projectar amb perspectiva de gènere*.

En què consisteix?

A ser conscients que les pistes esportives de les escoles se les apropia només un sexe, per exemple.

Això està canviant ja a la societat. El Barça femení va millor que el masculí.

A les escoles, l'ocupació de la pista esportiva és un fet.

La pilota expulsa perquè pot donar un cop a qui no juga. Saltant a la corda és més difícil fer mal als altres.

Exactament. Però expulsaria a tothom que jugui a futbol.

Clar.

Jo vaig anar a una escola només de nois i si no jugaves a futbol també quedaves expulsat de la pista.

No és una qüestió més de gestió que arquitectònica: organitzar dies sense pilota o alguna cosa així?

Sí, excepte quan es passa a l'activisme. A la pista hi poso testos, és a dir, la desfiguro, per obligar a compartir-la.

És la microescala del que pot passar en una ciutat. Quan no aconsegueixes el consens, has de posar límits. I justament els edificis que defensen són els que desdibuixen aquests límits, oi?

Això era una opció molt atractiva i molt cívica. Però no sembla pas que triomfi. Em costa molt entendre les tanques que han aparegut a les escoles de l'Eixample. Jo em vaig escolaritzar als anys setanta. Ja hi havia moltíssims vehicles. I a ningú se li va acudir instal·lar-hi una barana per impedir que els nens que surten com bojos es llencin a la calçada. Ara sembla que no n'hi ha prou amb la barana i s'aixequen espais com gàbies que són incongruents amb la connexió amb la ciutat que educa en el respecte. L'escola per definició ha d'educar i vetllar pels infants. Per tant, l'espai de recollida dels pares hauria de quedar a l'interior de l'edifici, no envaint el carrer. L'escola ideal hauria de connectar amb la ciutat.

Com?

Què millor que la pista esportiva pogués ser per a tots quan els alumnes no hi són. Però això requeriria respecte i civisme. I, com dic, no som nòrdics. I des de sectors que es consideren progressistes defensen tancar les escoles, i fins i tot el carrer que les envolta, en lloc d'educar des dels espais oberts.

Hi ha algun espai no tancat que hagi estat respectat?

Al barri d'Almeda de Cornellà l'Ajuntament va habilitar l'antiga estació com a centre cívic. Al costat hi ha la biblioteca i la proposta va ser dissenyar un element semipúblic exterior que es pogués utilitzar però només entrant des de la biblioteca. No arribem a l'obertura total. Però és un primer pas.

Com a arquitecte, què creu que podria obrir els edificis a la ciutat?

Una biblioteca en un parc metropolità. Agafar un llibre i poder sortir a llegir. Hi ha biblioteques amb terrasses, però llavors hi ha d'haver una protecció perquè ningú no llenci objectes al carrer. La normativa és molt estricta perquè preveu tota mena de vandalismes.

Es fa pensant en protegir la gent o per evitar ficar-se en embolics?

Es pensa fonamentalment per evitar el robatori. Una biblioteca té moltes més coses que llibres: CD, ordinadors...

El que guia el disseny de les biblioteques és evitar el robatori?

Em matarien els meus companys si llegissin això. No, no és la màxima prioritat, però sí que és fonamental. I per tant, el que limita solucions més ambicioses.

Com més civilitzats siguem millors espais públics tindrem?

Això és així.

L'Àrea Metropolitana busca la unió entre diferents municipis i per això desdibuixa els límits urbans entre localitats. Aquesta unió es reflecteix també en el contacte entre els edificis i la ciutat?

Procurem que tots els immobles que construïm tinguin una bona relació amb l'espai que els envolta. Això als poliesportius potser es fa més fàcil a través del bar, per exemple. Al parc de la Muntanyeta de Sant Boi, on Isozaki va construir la plaça de l'Agricultura, s'hi han aixecat equipaments dins de la zona de parc. Tot i que al final els límits i les reixes fan molt difícil la barreja.

La porositat, el contacte entre edificis i ciutat, aleshores és més una teoria que una realitat factible?

A la nostra cultura potser sí. No és gens fàcil. Després de molts anys d'estar obert a l'ús, des del 1996, es posaran tanques al parc del Besòs.

Quin fracàs!

Després de molts anys de defensar mantenir-lo obert s'ha convertit en un espai ple de xeringues. No hi ha hagut manera de parar-ho o d'aturar la pressió ciutadana i es tancarà de nit. Això és una pena perquè es percebia com un espai natural. I ara es posarà una tanca perimetral al voltant de tot el parc.

Obliga a tancar el parc de nit i tanca les portes a la gent sense llar que no té on anar.

Quan vam començar a fer parcs no hi havia indicacions de llargada màxima per als bancs. Ara sí. Els bancs són més curts perquè la gent no hi dormi. L'espai públic és ple de «coses tristes».

Per què hi ha la necessitat de tancar els parcs i els edificis?

Pel vandalisme. És una cosa molt real. Com deia, una qüestió cultural. Ara estem fent el mercat de Sant Andreu, a Barcelona, que és dins d'una plaça porxada. Ningú volia una plaça oberta. Els veïns van considerar que un lloc així generaria més problemes que confort als veïns. És difícil entendre que algú prefereixi no tenir un espai públic a prop de casa seva. Però és que l'espai públic a més de ser un lloc de trobada també és un lloc de conflicte.

Una plaça és un lloc de llibertat i la llibertat inclou l'expressió del conflicte quan n'hi ha.

Sí. Això, traduït al dia a dia, vol dir que quan visites una ciutat també vols poder asseure't al carrer, prendre alguna cosa en una terrassa. Però aquesta terrassa on prendries alguna cosa no la vols sota casa teva. I ets capaç de lluitar perquè la prohibeixin. Allò que gaudim lluny no ho volem a prop.

Es tendeix a rehabilitar edificis abans que construir-los?

Anem cap a això.

«Sempre reutilitzar, mai destruir» és el lema de Lacaton & Vassal. El comparteix?

Els lemes són perillosos. Podria dir que sí, però el *mai* no el comparteixo mai. I el *sempre*, tampoc. Reutilitzar val la pena però no tot és salvable. Al Prat es van recuperar materials d'un edifici existent; el centre cívic Palmira Domènech era un immoble industrial del qual es va mantenir tota l'estructura. El dubte amb la reutilització és si pot resultar més car que fer l'estructura de nou.

Aquesta clau no és sostenible: ens costa menys tornar a comprar que reparar.

Amb el reciclatge d'edificis passa el mateix. L'estalvi no és econòmic. És ecològic. Els edificis antics s'han de recalcular estructuralment per adaptar-los a les noves normatives. Sí que es redueixen costos de residus, materials, etc.

Com es transforma la memòria d'un edifici que canvia d'ús?

Depèn. Molts dels de l'Eixample de Barcelona es converteixen en maquillatge, perquè només els deixen la façana. I un edifici no és només una façana. A més, alguns edificis antics són molt pobres de materials, de manera que si no tens en compte el punt de vista cultural no val la pena salvar-los.

Què amenaça els municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona?

Cada municipi pensa més en si mateix que en la unió.

I la unió funciona?

Molt en transports, recollida de residus... menys en la construcció d'immobles. Els pobles continuen tenint els límits molt clars. Les inversions als límits costen més perquè les intervencions compartides són més complicades de dur a terme. No he participat mai en la construcció d'un poliesportiu que sigui de dos municipis alhora.

Quina diferència hi ha entre una ciutat cosmopolita i una ciutat global?

Necessito, com Bertrand Russell feia quan escrivia, que precisi: per *global* em refereixo a... i per *cosmopolita* em refereixo a...

***Global* és una repetició de models. Per entendre'ns, Zara és global i *cosmopolita* és allò local, relacionat amb el lloc, que té veu pròpia i per això és admirat universalment, perquè parla de tu a tu al que és excepcional.**

Global definit només així, com a repetició, és un desastre. És el monopoli. L'avantatge de viatjar és cercar la diferència i gaudir-ne. Viatjar per trobar el que tens a casa és pobre. I trist. Perd tot el sentit. També és veritat que quan una marca triomfa és bo que estigui accessible a tot arreu. Però a més d'expandir-se el que és bonic és quan aquesta marca també s'adapta al món. I contribueix que sigui un lloc millor respectant les diverses ciutats.

La Barcelona actual és millor o pitjor que la del 92?

És pitjor? No ho sé. El 1992 es va ajuntar que l'evolució de les ciutats, els plantejaments que es van proposar i els tècnics que hi van intervenir estaven alineats, tenien consens. Si ara podem dir que el model de les rondes avui no és modèlic, no és possible dir que el 1992 fos una equivocació. Aleshores va ser una salvació. Per contra, diria que avui se sap més què no es vol fer.

Què no es vol fer?

Crec que no és permissible generar espais que no són gestionables. Perquè no són sostenibles amb els recursos dels llocs on s'instal·laran.

Parla de museus buits?

No. Parlo d'una cosa tan senzilla com construir una piscina climatitzada i després no poder pagar la factura del gas. Abans d'aprovar un projecte se n'hauria de tenir molt en compte el manteniment. Justament, els museus de l'àrea metropolitana estan molt relacionats amb les poblacions. Els de Gavà, per exemple, estan dedicats a la prehistòria... No hi ha contenidors d'art.

Han recomanat mai no construir un projecte?

Sense noms, l'únic cop que ho vam recomanar es va fer el projecte. Però es va fer l'escrit.

I va fracassar l'alcalde?

No. La infraestructura funciona.

Aleshores, es van equivocar vostès?

No. Que una cosa funcioni no vol dir que estigui ben plantejada.

Aleshores quina força té l'AMB?

Té molta força als parcs que gestiona però no tanta als edificis que es construeixen. Prestem un servei, però no l'imposem. Hem posat en marxa un protocol de sostenibilitat que analitza l'ús que es donarà als equipaments proposats. Però després la gestió és municipal. I un ajuntament ha de posar d'acord molts partits polítics. La construcció de les ciutats necessita entendre que fer coses sostenibles ha de passar per sobre d'altres criteris.

La sostenibilitat hauria de ser un interès nacional i no partidista.

Ho és. I com a tal s'ha de prioritzar. El nostre suggeriment és posar el coneixement sobre el que hi ha a la zona. Però la decisió de construir una infraestructura o no és municipal. L'AMB funciona informant, explicant experiències similars en altres municipis perquè les decisions es puguin ajustar millor.

Com es decideix a l'AMB quins projectes es fan internament i quins es contracten externament?

Hi ha diversos criteris però un de bàsic és la capacitat de treball de cada moment. Ara som deu equips d'arquitectura. Si no podem afrontar més feina, convoquem un concurs. Els arquitectes i les lleis estem una mica renyits, però la Llei de l'arquitectura obliga a convocar un concurs —restringit i a dues voltes— a partir d'un cert import d'honoraris.

Com es restringeix qui hi pot concursar?

L'ideal seria fer-ho per currículum o, quan no tens res per ensenyar, amb una proposta concreta. Però en els departaments de contractació això no sempre es veu d'acord amb la llei. Tots han d'entrar amb el mateix criteri.

Com poden concursar aleshores els joves?

Algú de l'equip ha de tenir un mínim d'experiència acreditada.

A Barcelona, les biblioteques van abanderar el canvi de la ciutat per a tothom.

Sí, en això hi ha consens.

Quina altra tipologia podria fer-ho avui?

Qualsevol edifici públic hauria de tenir aquesta voluntat. Qualsevol. Les escoles fa molt de temps que tenen aquesta ambició. Tenim escoles històriques on sembla que no puguis parar d'estudiar i les actuals que comuniquen una altra idea de l'educació: tracten, des del mateix edifici, d'ensenyar a estar en el món. Els Jesuïtes o La Salle tenien edificis de Harry Potter. Les escoles que es construeixen avui reflecteixen una altra idea del món. La imatge que donen a la ciutat no és d'autoritat, és de lloc de trobada i descoberta. L'ambient és més casolà.

Hi ha edificis més cívics que altres?

Sí. El CAP, el centre de salut, té les visuals, la relació entre l'interior i l'exterior, interrompudes.

Per intimitat.

Sí. És lògic, però genera hermetisme i, per tant, distància. La privadesa és un valor clau en els edificis sanitaris. I no tot necessita tanta distància. És clar que algú estirat

amb la boca oberta ha de ser respectat. Però per què podem veure des del carrer gent treballant i no infermeres movent-se pels passadissos? En aquests edificis es busca que entri la llum però no la mirada i crec que es perd alguna cosa. Això fa que els CAP no siguin tan cívics com podrien ser. Potser podrien obrir-se les sales d'espera, però és clar, això obligaria a aprofitar menys els metres quadrats del solar.

Quants hotels pot haver-hi en una ciutat?

Ni idea. Però l'hotel no només funciona per a turistes. Ajuda el comerç, les visites.

En algunes ciutats europees hi ha més hotels que habitatges.

Cal proporció. Fins ara ningú no ha vist malament que les universitats s'instal·lessin als centres urbans. I ocupen un espai que queda inservible durant el cap de setmana. El que caracteritza l'hotel és que el ciutadà mai no n'és usuari. Per això és un peatge que paguen les ciutats i la seva implantació ha d'estar ben mesurada.

I limitada?

Tot està limitat en una ciutat. Si no per norma, com les farmàcies, per espai.

Un hotel i un espai de *coworking* construeixen ciutat de la mateixa manera?

De la mateixa manera no, però tots dos construeixen ciutat.

Fins a quin punt es tenen en compte en la construcció de nous edificis els sistemes passius d'estalvi energètic?

La preocupació existeix, *in crescendo*. El nostre protocol de sostenibilitat té cinc anys.

Només?

Sí. Sempre hi ha hagut uns mínims pel codi tècnic i la bona praxi. Però aquest protocol es va redactar per substituir els segells i les etiquetes que concedeixen certes empreses i que no deixen de ser un negoci. Cal anar amb compte amb qui ensenya una metodologia amb què es guanya la vida. Sobretot les etiquetes on pots compensar pràctiques insostenibles amb pràctiques sostenibles. El nostre protocol parteix d'analitzar el programa i el lloc. És a dir, de qüestionar si la construcció és necessària o no. De vegades hi ha edificis municipals amb sales buides que poden absorbir els usos que proposen. Aquí actuem de veu crítica, de veu de la consciència. També intentem rescatar edificis per a altres usos. Per exemple, reutilitzar un edifici d'ús industrial com a centre cívic. Els nous edificis estan, a més, ben aïllats del fred i de la calor. A Sant Vicenç dels Horts, al centre cívic de la Guàrdia, vam assajar un tipus d'estructura poc habitual a la nostra zona, de fusta, que es considera més sostenible que una estructura de formigó. En aquest centre, però, no ens van permetre instal·lar una coberta enjardinada perquè aquestes instal·lacions cal mantenir-les i ells no tenien els mitjans per fer-ho. El reciclatge d'aigües és molt més fàcil als parcs que als edificis. Moltes de les qüestions relacionades amb la sostenibilitat no es poden aplicar sense un pressupost alt de manteniment. Jo espero que s'avanci cap a solucions fàcils i econòmiques que puguin aplicar-se a tots els edificis.

Què fa canviar l'arquitectura?

A l'AMB es preveu que cada cop es restauraran i reutilitzaran més edificis. Per sobre de construir-los. L'objectiu és que els edificis siguin cada cop més sostenibles. Tenim programes per millorar l'aïllament i dotar de plaques solars els edificis públics. Això és una intervenció sostenible que restaura.

Està tot construït?

Sí i no. A cada municipi hi falta alguna cosa i hi ha força elements mal construïts. És a dir, hi ha molt per reparar. A més, tristament o no, no ho sé, la societat mai no està acabada. Sempre apareixen noves necessitats.



Centre cultural i cívic Virgínia Amposta

Sant Vicenç dels Horts

JOSEP MUXART
(AMB)

2017-2021
2.361 m²
750 m² (urbanització)
4.288.505 €
553.848 € (equipament)

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Albert Dalmau
Mireia Diaz
(AMB)

EQUIP AMB
Jordi Bardolet
Jordi Colom
Javier Duarte
Laia Ginés
Marta Juanola
Oriol Paluzie

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts

COL·LABORADORS
Eskubi Turró Arquitectes
ICA Grupo
Ivana Rossell Acústica
PFP, disseny

CONSTRUCTOR
GrupMas

FOTÒGRAFA
Marcela Grassi

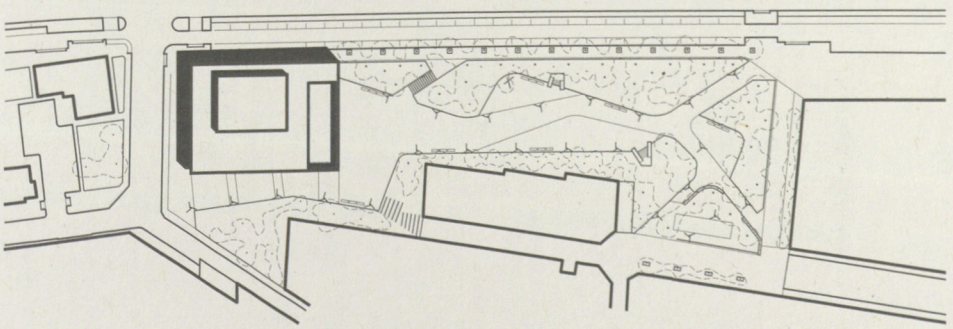
PREMIS
Seleccionada, Premis Arquitectura CSCAE 2021



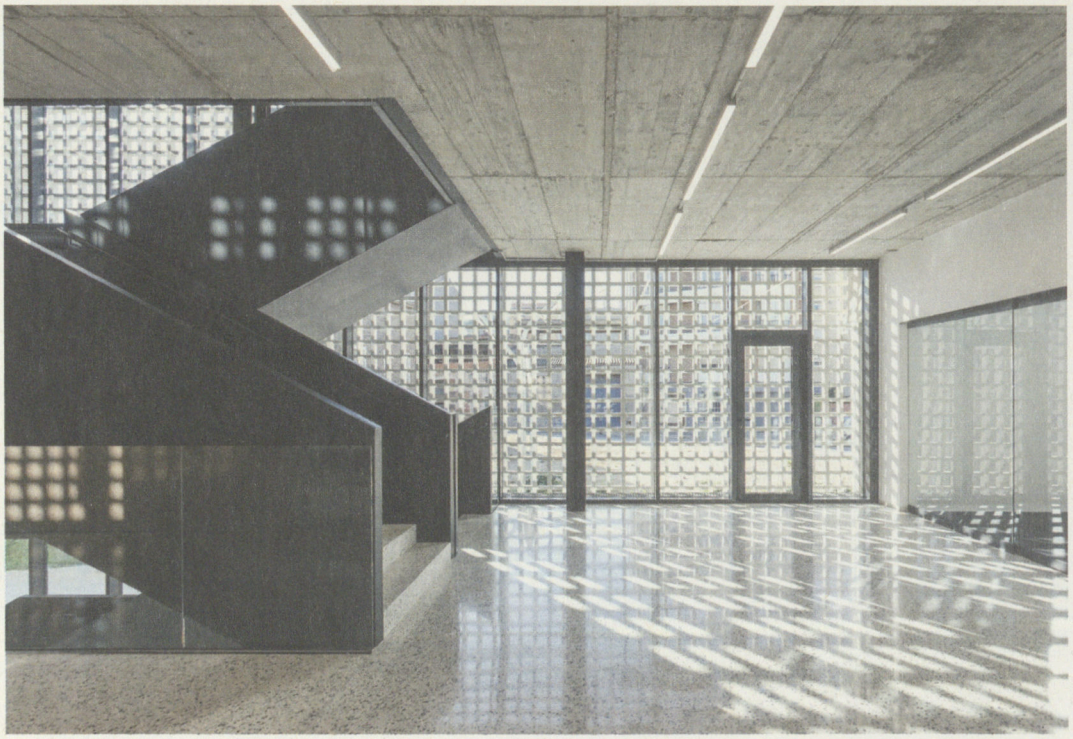
Situat en un extrem del parc del Mamut Venux, l'edifici està destinat a ser un punt central de dinamització cultural per als barris del nord de Sant Vicenç dels Horts i té un fort condicionant per al seu disseny: hi ha de cabre una sala polivalent preparada, entre d'altres, per a assajos de la colla castellera.

L'edifici mateix salva la diferència de nivell entre l'accés principal, des del carrer, i l'accés des del parc, que se situa més avall. Els diversos espais previstos al programa –per a joves, entitats, tallers o exposicions– es distribueixen per les plantes al voltant d'un gran espai buit central de triple alçària (de 14 metres en total) destinat als castellers. Aquest pati queda cobert amb una lluerna que s'eleva una planta més i que actua com a captador de la llum zenital. El tancament de façana se soluciona amb una doble pell ventilada per reduir la demanda energètica, realitzada amb una gelosia exterior d'elements ceràmics i una fusteria interior de mur cortina i parets de ceràmica o formigó, segons el cas.

L'objectiu de la intervenció és aconseguir la màxima integració de l'edifici amb el parc i el seu entorn per salvar les diferències de cota existents i garantir-ne la connectivitat. El resultat és un edifici que levita mitjançant un sòcol perimetral que queda en segon pla respecte a les plantes superiors i deixa unes façanes tractades com a grans superfícies de gelosia que no recolzen en el terreny.

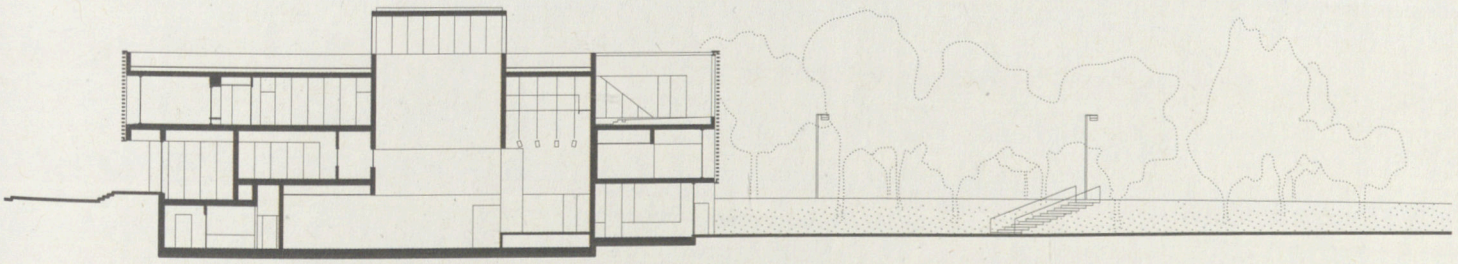


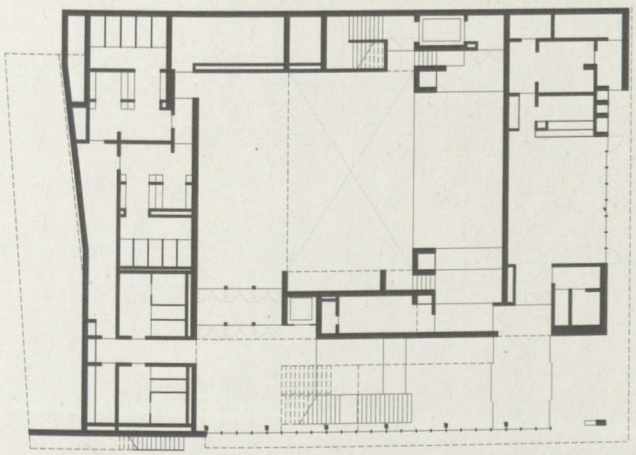
1/2000

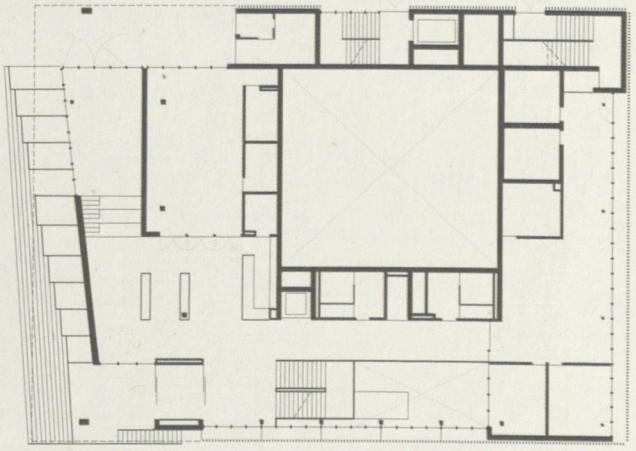








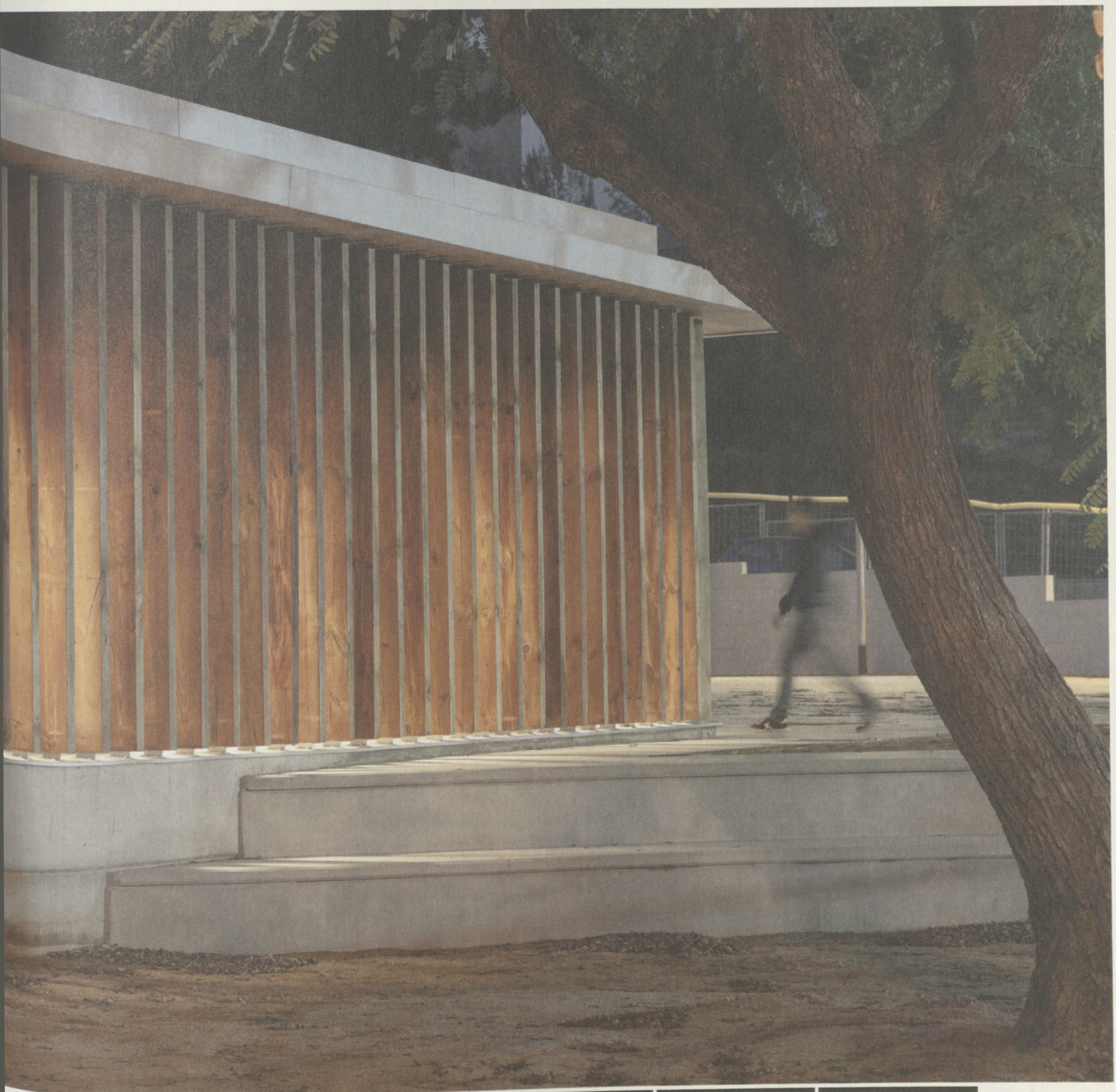




1/500 PLANTA PARC

PLANTA CARRER





Centre cívic de la Guàrdia

Sant Vicenç dels Horts

BLANCA NOGUERA
(AMB)

2018-2021
557 m²
2.492 m² (urbanització)
1.362.633 €
58.280 € (equipament)

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Mònica Mauricio
(AMB)

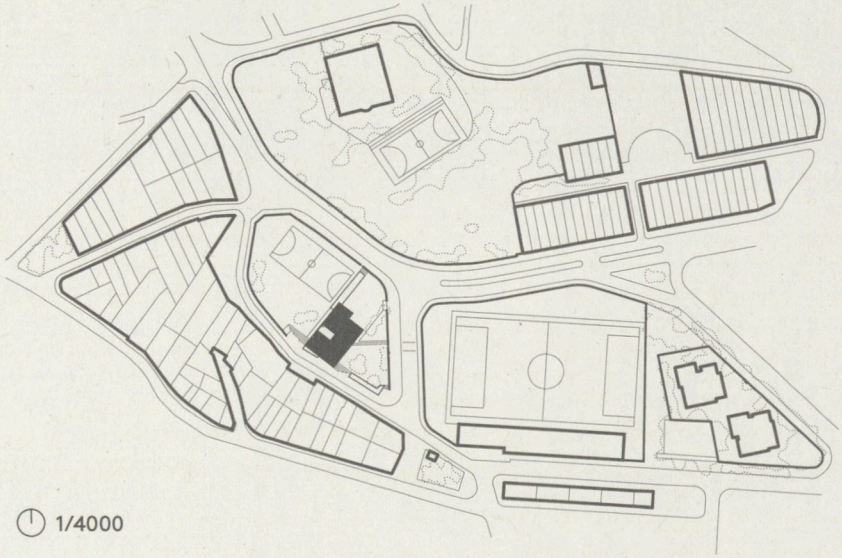
EQUIP AMB
Vera Kolina
Cati Montserrat
Albert Nogueras
Oriol Paluzie
Berta Romeo
Mar Sierra

COL·LABORADORS
BEST Costales-Jaén
Joan Gonzalez Gou
Lucía Feu

CONSTRUCTOR
CPM Construcciones, Pintura y Mantenimiento

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts

FOTÒGRAF
Simón García



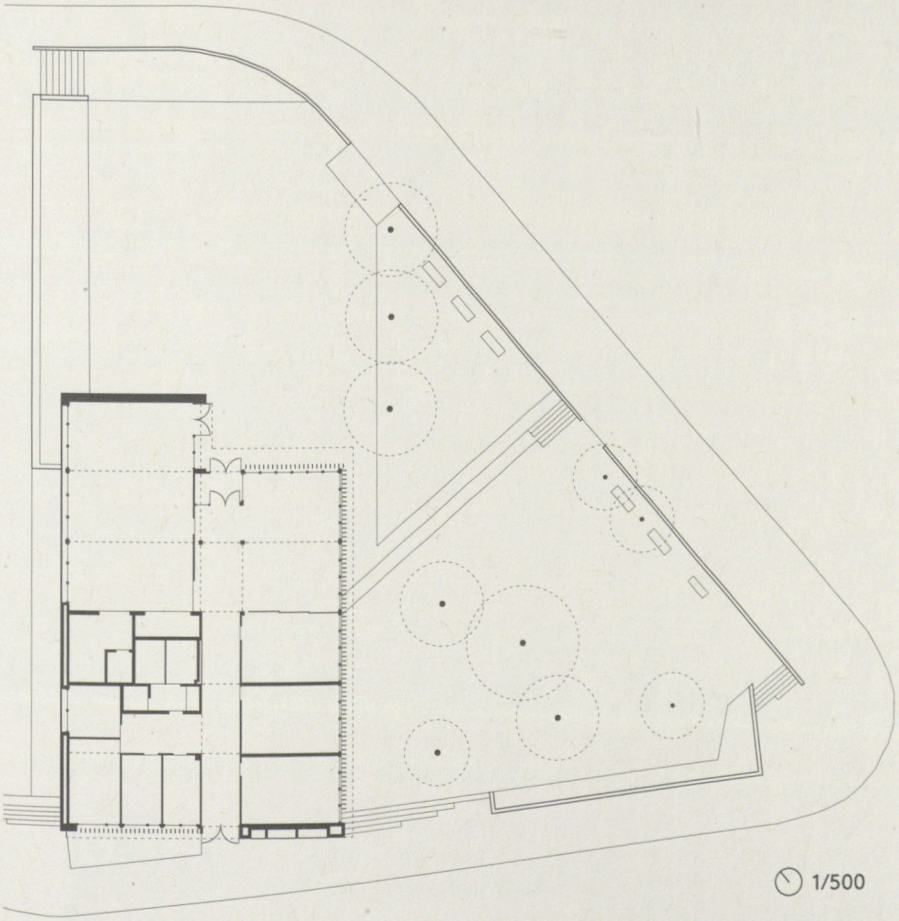
1/4000



La construcció d'un centre cívic a la plaça de la Pau de Sant Vicenç dels Horts forma part d'una transformació més àmplia que es durà a terme en aquest espai urbà del barri de la Guàrdia.

El nou edifici es col·loca a la part central de la plaça, davant de la zona arbrada existent. Es planteja en dos cossos, amb un passadís central amb llum natural que separa l'aulari –que busca la relació amb el parc– d'una part posterior, més hermètica, on s'ubiquen la sala polivalent i els usos privats de l'equipament.





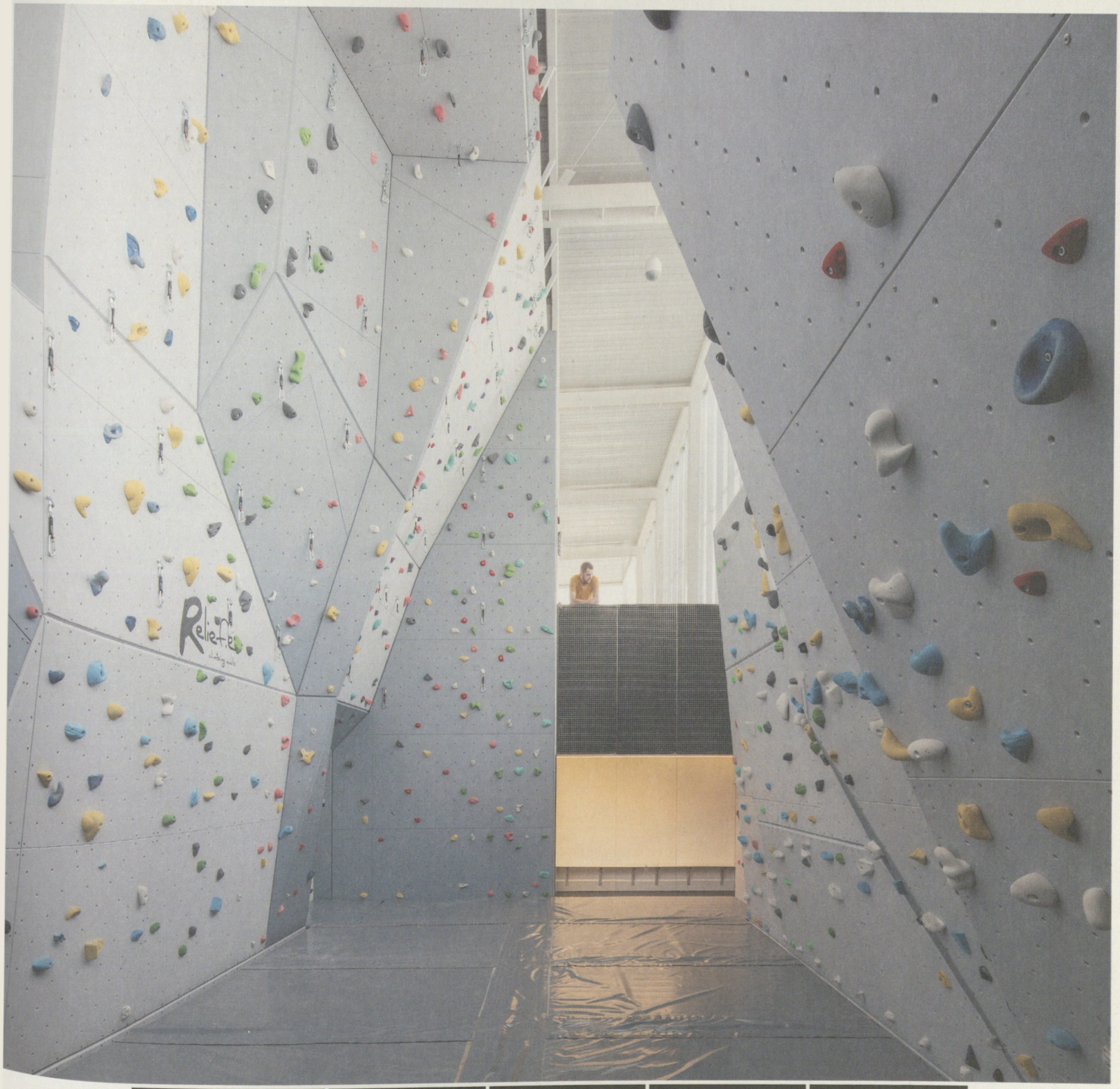
1/500

La proposta constructiva i de materials està molt condicionada per la necessitat d'optimitzar els costos, per les característiques geològiques del solar i per la voluntat de mimetitzar el llenguatge constructiu amb l'entorn. S'opta per una solució estructural amb pilars metàl·lics, bigues i forjats de fusta laminada, façanes de formigó amb obertures de fusteria d'alumini i vidre, revestiments de xapa i lamel·les de fusta fixes a la façana sud. A l'interior s'ofereix una imatge molt franca dels elements constructius, ja que es combinen el bloc de formigó vist i la fusta de l'estructura amb les instal·lacions vistes.

A l'espai exterior, on es proposen noves zones d'estada i de joc, la urbanització resol els desnivells i millora l'accessibilitat, preserva gran part de l'arbrat i reforça la vegetació.


SALA POLIVALENT





Zona esportiva Ricard Ginebreda

Molins de Rei

ROGER MÉNDEZ
(AMB)

2013-2020
2.187 m²
2.391 m² (urbanització)
3.435.397 €
154.267 € (equipament)

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Maria Sánchez
Mònica Mauricio
(AMB)

EQUIP AMB
Aïda Artiz
Susana Casino
Marta Juanola
Arnau Marimón
Cristina Pedreira
Gisela Traby

COL·LABORADORS
Eletresjota
INTEC, Gestión Integral de Proyectos
Peris+Toral Arquitectes
Tectram Enginyers

CONSTRUCTORS
Sanjose Constructora
Certis
Gruas Constructora

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Molins de Rei

FOTÒGRAFA
Marcela Grassi

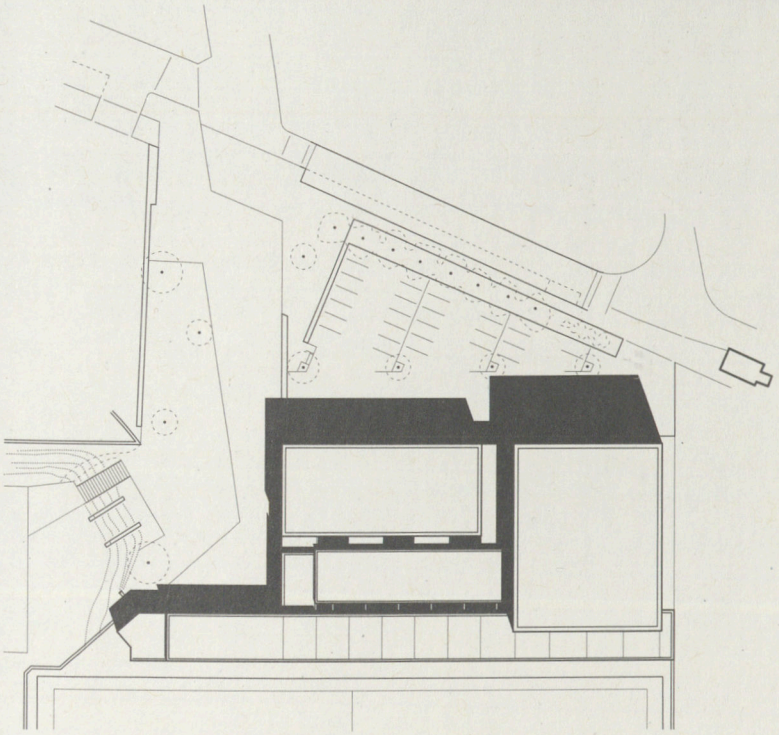




1/15000

El camp de futbol d'un club molt arrelat al barri del Canal és el punt de partida d'aquest nou complex esportiu de Molins de Rei. Ampliant-ne les instal·lacions i adequant l'entorn es vol donar cabuda a altres entitats i a esports minoritaris com l'halterofília, el judo, l'escalada o la gimnàstica artística, alhora que es relliga el conjunt a la ciutat i als espais lliures relacionats amb el riu Llobregat.

La construcció del nou equipament s'ha executat en diferents fases, condicionades per la disponibilitat de recursos. En un pla director per a tot el conjunt es va definir la seqüència temporal de les actuacions i l'encaix entre les tres fases, i també els materials que es farien servir durant tot el procés, que transmeten un cert caràcter industrial que encaixa molt bé amb el context històric i urbà del barri.



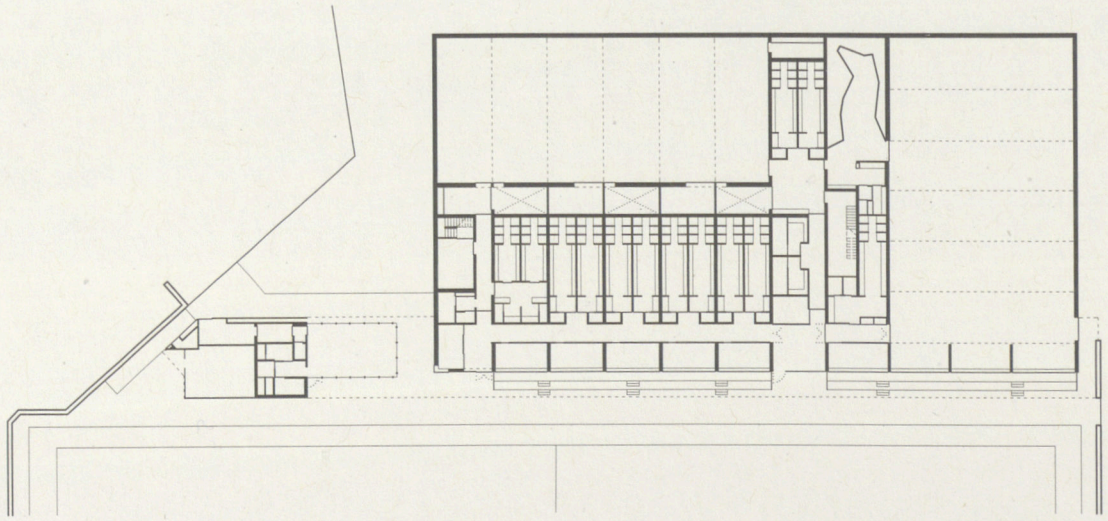
1/1250

El nou equipament s'ordena a partir d'una gran marquesina que respon a tota la longitud del camp de futbol: agrupa els volums corresponents a les diferents sales del complex i allotja sota seu els espais de concurrència pública, com a ara l'accés, el bar i la grada. Es planteja una gran entrada oberta al barri acompanyada d'un nou espai públic que afavoreix la relació amb el parc del Llobregat. La zona de bar dona servei tant a dins com a fora de la instal·lació esportiva, cosa que permet fer-ne una gestió independent del complex esportiu i flexibilitzar-ne l'ús i l'horari. La grada es concep com un espai social sota cobert, fugint dels models que se centren en una vessant més professionalitzada de l'esport.









1/750





L'aposta de qualitat del projecte és aportar llum i ventilació natural a totes les estances per oferir confort als usuaris i afavorir l'estalvi energètic a les instal·lacions. Les dimensions i la topografia del solar han permès desenvolupar tot el programa en planta baixa i construir patis i canvis d'altura de les façanes que permeten que la llum i la ventilació natural entrin a tots els espais. Les façanes exteriors es construeixen amb prefabricat de formigó a la part baixa i amb mòduls translúcids de policarbonat protegits amb xapa perforada a partir d'una certa altura; també s'hi afegeixen finestres practicables per garantir la ventilació natural creuada.

El repte del nou equipament és optimitzar els recursos tant en la gestió del centre com en la reducció de la factura energètica, així com mirar de minimitzar la càrrega de manteniment. El fet de concentrar diverses activitats esportives en un sol complex porta a un ús intensiu de les instal·lacions que, gràcies a la gestió dels vestidors, permet rendibilitzar al màxim l'actuació.



Biblioteca Teresa Pàmies

Cornellà de Llobregat

CARLOS LLINÁS
(AMB)

2017-2021
1.201 m²
2.004 m² (urbanització)
2.741.927 €
294.380 € (equipament)

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Maria Sánchez (AMB)

EQUIP AMB
Jordi Bardolet
Tamie Delgadillo
Mireia Diaz
Marta Juanola
Ferran Roca

COL·LABORADORS
Cómo Design Studio
Joan Gonzalez Gou
Martí Cabestany i Puértolas
Laura Coll

CONSTRUCTOR
Calaf Constructora

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Cornellà de Llobregat

FOTÒGRAFA
Marcela Grassi





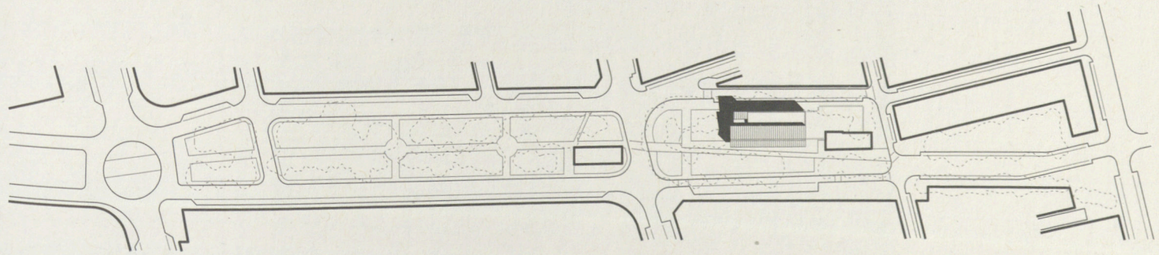
La nova biblioteca per al barri d'Almeda de Cornellà de Llobregat és un petit equipament amb els requeriments de programa que corresponen a una biblioteca local. L'emplaçament es planteja lligat a la llar de gent gran ja existent, de manera que es genera un pati enjardinat comú als dos equipaments on es poden dur a terme activitats culturals a l'exterior: petits concerts, conferències, etc.

S'entra a la biblioteca per la planta baixa amb un accés doble: directament a la zona de revistes i de lectura infantil o cap a la sala polivalent i d'estudi. Aquest últim accés permet que l'equipament tingui diferents horaris per utilitzar-lo i que es pugui fer servir la sala polivalent de manera independent a la biblioteca.

A la planta superior hi ha l'àrea general de lectura, diverses aules de suport i formació i la zona de treball, a més d'una terrassa que comunica visualment amb el pati compartit amb l'edifici de la llar de gent gran.

La volumetria respon a l'organització interior, amb una coberta en forma de V a la zona general i la terrassa i una coberta plana a la resta d'espais. Entre les dues, una finestra correguda orientada a nord permet l'entrada de llum natural i també la visió de les capçades dels arbres més propers.

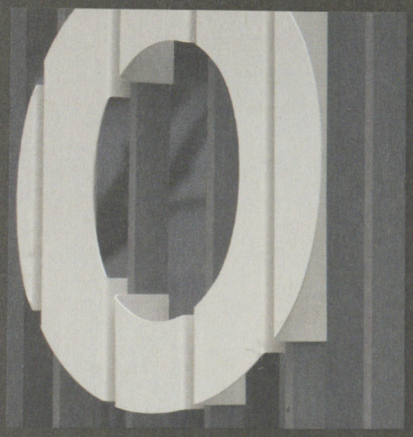
La permeabilitat de l'edifici cap a l'exterior s'aconsegueix, a la planta baixa, amb una façana envidrada que mira al passeig, protegida per un voladís d'uns tres metres d'amplada que fa de porxo d'accés; a la primera planta, un sistema de lamel·les fixes o mòbils que protegeixen de la llum del sol s'aplica sobre unes grans finestres i els dona un caràcter d'umbracle o filtre permeable.



1/3000



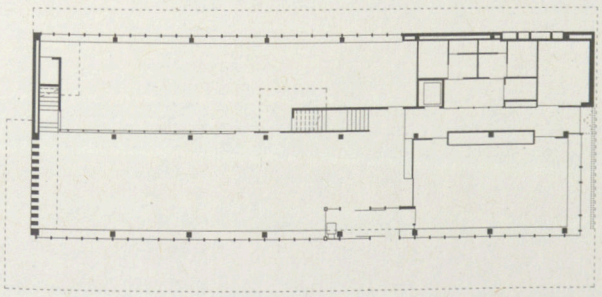

ESPAI POLIVALENT



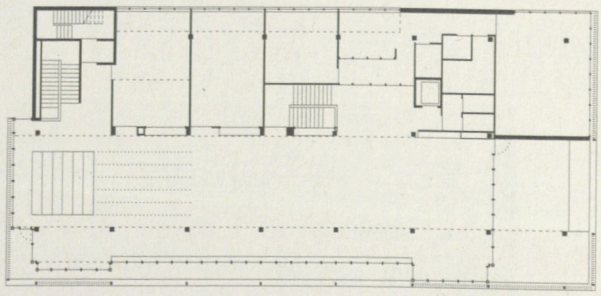
SENYALITZACIÓ

La proposta gràfica per a la senyalització de la biblioteca Teresa Pàmies es basa en un dels materials més presents al projecte: la fusta contraxapada, amb la qual es construeixen totes les indicacions interiors. Com a contraposició, el rètol de l'entrada està format per lletres de planxa d'alumini plegat i lacat en blanc que sobresurten perfectament encaixades en els barrots de la reixa exterior.





1/500 P0



P1



Biblioteca Clara Campoamor

Cornellà de Llobregat

LUISA SOLSONA
NOEMÍ MARTÍNEZ
(AMB)

2017-2019
1.287 m²
1.379 m² (urbanització)
2.538.088 €
304.683 € (equipament)

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Jordi Colom
Olga Méliz (AMB)

COL·LABORADORS
Arau Acustica
Joan Gonzalez Gou
Manuel Arguijo y Asociados
Societat Orgànica
Gemma Domingo
Crisant Romans

EQUIP AMB
Julen Arbelaitz
Jordi Bardolet
Virgínia Díaz del Río
Sara Fernandes
Ventura Godoy
Marta Iglesias
Cati Montserrat
Oriol Paluzie
Stela Salinas
Lídia Serrat

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Cornellà de Llobregat

CONSTRUCTOR
Calaf Constructora

FOTÒGRAF
José Hevia



El nou espai dedicat a la lectura al barri de la Fontsanta de Cornellà de Llobregat és un petit equipament amb els requeriments de programa d'una biblioteca local. Se situa en un solar a tocar del parc del Canal de la Infanta, un espai verd que alhora separa i connecta dos barris amb realitats molt diferents.

L'edifici, d'una sola planta, es construeix en posició elevada respecte al terreny per superar un condicionant important: la parcel·la està creuada per un col·lector que, en períodes excepcionals, es pot desbordar i provocar inundacions.



L'entrada principal, des de la plaça i el transport públic, dona a un atri que s'obre als diferents espais interiors i també al pati central de l'equipament. Des d'aquí, es baixa de manera esgraonada per connectar amb el parc, que se situa en un nivell inferior, tot passant per sota de l'edifici.

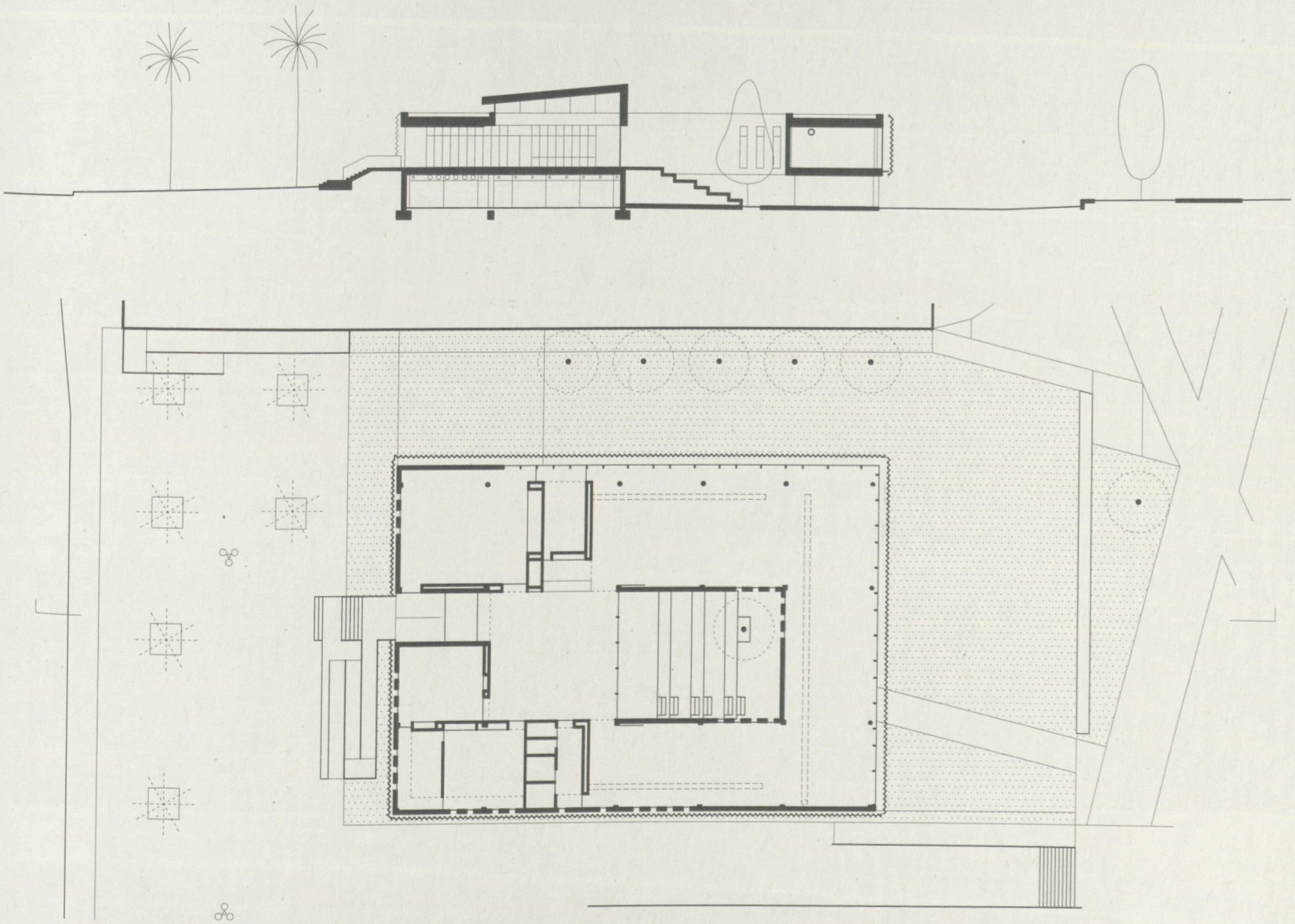
El consum energètic del conjunt és proper a zero, gràcies a la ventilació creuada natural que es pot garantir en tots els espais i a d'altres estratègies energètiques passives, i també a l'ús d'energia que prové del terreny mateix. Un *déployé* metàl·lic envolta tot l'edifici i impedeix l'entrada directa del sol, sense interferir en les vistes. S'aconsegueix així donar unitat, caràcter i escala a la construcció.

L'equipament té una particularitat que el fa pioner: té una zona accessible al públic 24 hores al dia, 365 dies l'any, sense supervisió humana.



SENYALITZACIÓ

La proposta gràfica per senyalitzar els diferents espais interiors i exteriors de la biblioteca Clara Campoamor s'adapta a les particularitats constructives de l'edifici i mostra els materials «despullats», en el seu aspecte original. S'utilitza la nova tipografia *La Santa*, una família de tipus sense serif, de formes geomètriques i senzilles, creada a partir de la retícula de perforacions de la fusta.



1/500



Complex esportiu Can Xarau

Cerdanyola del Vallès

MOISÉS MARTÍNEZ-LAPEÑA
CARLES ESPAÑOL
(AMB)

MIQUEL ÀNGEL SALA
(Masala Consultors)

2018-2020
1.185 m²
832.403 €

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Marta Juanola
(AMB)

EQUIP AMB
Gisela Traby

EQUIP MASALA
Jordi Cestero

COL·LABORADORS
Proarquitectura

CONSTRUCTOR
Romero Polo

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès

FOTÒGRAF
Josep Casanova

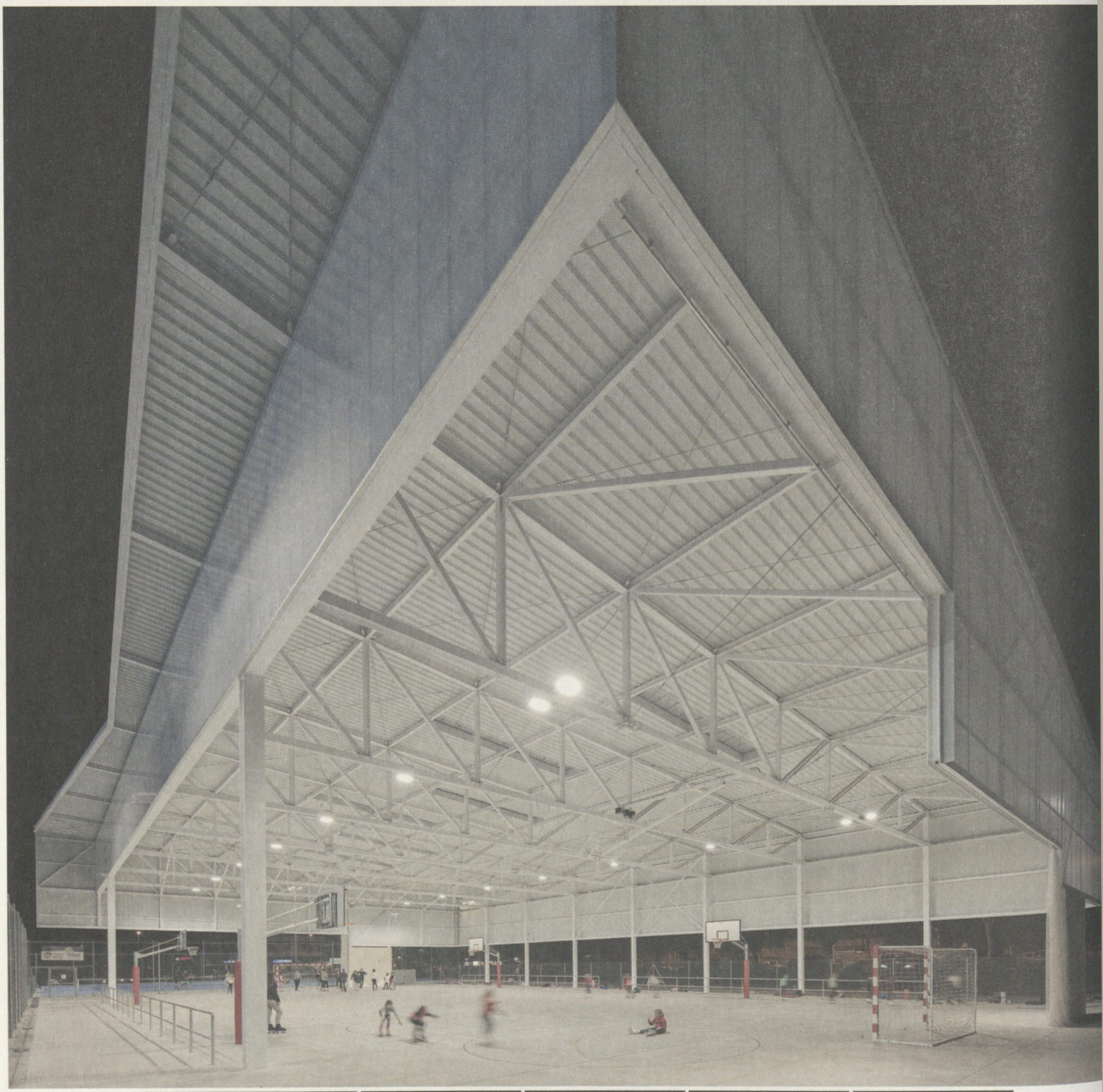




Cobrir una de les pistes exteriors del complex poliesportiu de Can Xarau és necessari per poder-la utilitzar encara que les condicions meteorològiques siguin adverses. Tenint en compte que la coberta no pot ser més gran que la pista actual, s'ha optat per construir mitges façanes que protegeixen del sol i de la pluja i un porxo en voladís que acompanya el recorregut dels usuaris des de l'accés.

Es planteja una estructura de vuit pòrtics d'acer micropilotats, sobre els quals recolza un panell sandvitx estructural de fusta. Per tal de no privar la pista de llum natural, s'incorporen lluernes a la coberta i les dues façanes llargues són de policarbonat translúcid.

Les façanes curtes es resolen amb tancaments opacs metàl·lics, que es revesteixen interiorment de fusta per donar més calidesa a l'espai i millorar-ne les condicions acústiques.



Pistes esportives

Pallejà

AMADO MARTÍN
(JPAM City Makers)
MIQUEL ÀNGEL SALA
(Masala Consultors)

2017-2020
4.846 m²
1.106.875 €

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Marta Juanola
(AMB)

EQUIP AMB
Gisela Traby

EQUIP MASALA
Jordi Cestero

COL·LABORADORS
AT3 Oller-Peña
MOSE Serveis
d'Enginyeria

CONSTRUCTORS
Eurocatalana
Izer

PROMOTORS
AMB
Ajuntament
de Pallejà

FOTÒGRAF
Jordi Surroca

PREMIS
Seleccionada,
Premis FAD 2021



Al llarg dels anys el complex esportiu de Pallejà ha crescut amb diverses pistes i s'ha fet necessari reordenar-lo i cobrir-ne una per donar-li un ús més intensiu i continuat.

Per no perdre el caràcter obert i la continuïtat espacial del conjunt, la pista poliesportiva es cobreix sense tancar-la del tot per cap costat. La coberta, lleugerament inclinada i asimètrica, està formada per pòrtics metàl·lics transversals que descansen sobre pilars d'acer a la façana posterior i sobre una encavallada longitudinal al costat on s'obre al camp de futbol i a la vall del Llobregat.

Les façanes pengen de la coberta a mode de faldons de diferent mida i material. La posterior i les laterals, que recolzen sobre paraments de formigó i així alliberen les cantonades de pilars, es resolen amb un mantell de xapa miniona perforada; la principal és de policarbonat translúcid, per aconseguir així, juntament amb les lluernes situades a la coberta, el màxim de llum natural a la pista.

Volum aparentment hermètic de dia, de nit la coberta queda despullada i la llum interior és un reclam i una fita a l'entrada del municipi.





Pista esportiva Marcel·lí Moragas

Gavà

MARINA SALVADOR
(AMB)

2016-2018
3.137 m²
478 m² (vestidors)
2.129.119 €

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
Mireia Diaz (AMB)

EQUIP AMB
Marc Alemany
Verónica Delgado
Marta Juanola
Gisela Traby

COL·LABORADORS
BBG Estructures

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Gavà

CONSTRUCTOR
Calaf Constructora

FOTÒGRAF
Simón García

La millora del complex esportiu de l'escola Marcel·lí Moragas es planteja amb dos condicionants importants: la preservació d'uns cedres que hi ha a la part de l'accés des del carrer i la necessitat de delimitar clarament els espais, el docent i l'esportiu, per fer possible la utilització diferenciada del conjunt.

Amb la nova distribució, les dues pistes esportives tenen una única grada contínua i se'n cobreix una amb una estructura metàl·lica tridimensional i una coberta de plafó sandvitx amb lluernes intercalades.

Els vestidors i serveis a peu de pista s'agrupen en tres petits mòduls rectangulars amb estructura d'entramat lleuger de fusta: un amb quatre vestidors per a esportistes, on s'utilitza el color per diferenciar-los; un altre, per als àrbitres i els serveis d'administració, i un altre amb lavabos públics.





Espai urbà

Arquitecta especialitzada en espai públic, Beth Galí (Barcelona, 1950) és l'autora de llocs molt arrelats a la Barcelona de finals del segle XX, com ara el parc de Joan Miró (1989), el túnel de la Rovira (1990) o el Sot del Migdia (1992), que va idear amb Màrius Quintana. En aquesta especialitat, ha treballat a Irlanda a la reurbanització dels carrers Patrick i Grand Parade de Cork (1999) i al centre històric de Dublín (2002); a Holanda, als espais de Piet Smith al moll de Rotterdam, on va dissenyar un carril bici (1996), i al centre històric de Hertogenbosch (1998). La conversa és a casa seva, a pocs metres de l'estudi on treballa, a la plaça Reial de Barcelona on va compartir habitatge durant dècades amb Oriol Bohigas.

Com es va començar a interessar per l'espai públic?

No m'hi vaig interessar. M'hi van interessar. M'hi van ficar. A l'Escola d'Arquitectura es parlava poc d'espai públic quan hi estudiava. Manuel de Solà-Morales va ser qui va fer el gran canvi. Abans, l'urbanisme s'ensenyava amb zonificació i com una assignatura molt burocràtica. Ell ho ensenyava des de la forma de la ciutat, des del projecte. L'espai urbà pot arribar a generar unes condicions urbanístiques que fan possible que les ciutats millorin. Aleshores no es deia «espai urbà», es parlava de «concatenar els espais exteriors per construir la ciutat». Aquest va ser el seu gran ensenyament i el gran canvi en l'urbanisme.

Tenir més en compte la ciutat i els seus habitants que les normes.

Exacte. Projectar la ciutat no a través de la norma sinó a través del que tu vols que sigui, és a dir, a través del projecte.

Ara es construeix a partir d'aquest projecte o hi ha hagut algun canvi més?

El canvi més recent és la participació ciutadana generalitzada en la construcció de la ciutat. Jo sempre pregunto de quina ciutat es parla. De la ciutat feta per als ciutadans —on impera la responsabilitat pública—, la feta pels ciutadans —que no em crec tant perquè soc més del parer de fer coses des de l'experiència i el coneixement per millorar la vida ciutadana— o potser arribarem a una entesa que serà *per a* i *per*. Però la intervenció del ciutadà és delicada.

Per què?

Perquè les decisions no són capritxoses i dibuixen no només el present immediat de les ciutats sinó també el futur. Intervenir opinant sobre el disseny de la ciutat exigeix tenir una opinió formada i ser capaç de pensar-hi col·lectivament. Això ocorre en alguns països, com Holanda, habituats a intervenir i assumir aquesta responsabilitat cívica en la construcció de la ciutat. La majoria de la gent dona informació, però no decideix. Els que han de solucionar els problemes dels ciutadans són els professionals després d'haver escoltat la ciutadania. Això per mi, treballar per al ciutadà, defineix el millor urbanisme.

Si existeixen les reclamacions ciutadanes, no vol dir que alguna cosa està fallant a la ciutat?

A Espanya hi ha molt poca tradició de participació ciutadana i molt costum de protestar aportant poc esforç i poques idees. Les reclamacions són importants. Moltes peticions veïnals consensuades van aconseguir posar d'acord veïns per fer escales mecàniques o aconseguir parcs de barri.



«S'és més lliure a l'espai públic que dins de casa.»

—Beth Galí

Per Anatxu Zabalbeascoa

Als anys vuitanta, amb la democràcia acabada d'estrenar, hi havia associacions de veïns. Però no hi havia participació ciutadana. Jo em vaig iniciar aleshores. I era curiós que encara que la participació ciutadana no existia, el ciutadà barceloní estava orgullós de la ciutat. El que ens preguntem és, i ara que hi participen tant per què no se senten contents?

Per què?

A Barcelona molts ciutadans han perdut l'orgull de la ciutat, encara que participin en la presa de decisions.

A què es deu aquesta desafecció?

Crec que a la gestió de la ciutat. Perquè el que és dissenyar, s'ha dissenyat poc els darrers anys.

La conversió en zona de vianants...

Ara comença a haver-hi canvis. Però fins ara hem estat vivint de l'herència dels anys vuitanta. Les grans millores es van fer aleshores.

Segons vostè, quines van ser?

Introduir la idea de projecte de ciutat. La ciutat no es pot gestionar per zones. S'ha de projectar tenint en compte tots els detalls, dissenyant els bancs i les vorades. És molt diferent projectar que planejar i codificar per fer un pla urbanístic.

Si creu que es viu d'aquestes rendes, què proposaria? Què creu que necessita Barcelona perquè la gent recuperi el seu afecte per la ciutat?

Crec que el que es necessita és bona gestió. La bona gestió decideix el manteniment dels espais que ja estaven construïts, decideix la gestió de les escombraries... Tot ha decaigut tant que ara el que toca és gestionar la decadència.

Ha canviat qui pot fer servir la ciutat?

No sé quants turistes teníem als anys vuitanta i quants en tenim ara. Però segur que s'han multiplicat per molt. Avui tenim més turistes que no pas habitants. I gestionar és fer-hi front.

Com?

El problema és que els turistes porten beneficis econòmics que no són per a tots els ciutadans i en canvi la ciutat sí que la mantenim entre tots els ciutadans. Aquest és el problema.

I com es gestiona?

Una ciutat ha d'establir un ordre de prioritats. Establir què és el més urgent. Què és intocable perquè la gent visqui bé.

Quin seria el seu ordre de prioritats?

En aquest moment, tal com estem, seria: combatre la brutícia. Barcelona no pot estar tan bruta. Ja no és un problema urbà, és un assumpte de salut pública. Al final haurem de trucar al departament de sanitat perquè ho arregli: perquè netegi, tregui les rates i sanegi. És un problema de gestió d'escombraries i de manca de civisme.

Barcelona és de les poques ciutats d'Espanya amb una ordenança de civisme.

La tenia. Ja no sé si en té. No n'he sentit a parlar més. Qualsevol ordenança passa per un cert control, per una certa autoritat i molts ajuntaments actuals tenen por de l'autoritat. Si avui no pots enviar la Guàrdia Urbana, si no et fan cas, es produeix una reacció en cadena i tot degenera. Entre la invasió d'un turisme descontrolat, les proves amb les recollides de les escombraries que s'han quedat enquistades... A Ciutat Vella estem en una situació alarmant.

Els cors històrics de les ciutats sempre són llocs cobejats.

Aquest és el barri de tothom i això ho fa difícil. Però hi ha hagut moments en què, justament perquè sabien que era un barri complicat, els ajuntaments hi posaven els mitjans. Entre altres coses, l'alcalde es passejava per aquí. Trepitjava el carrer.

Parla de Maragall?

Sí, i no vull fer-ho. Perquè sempre en parlem.

Però ho fa.

Perquè és el que feia aquestes coses. Ell coneixia els problemes perquè els trepitjava. I arribava al seu despatx i ho advertia: escolteu, la recollida d'escombraries no funciona. És la manera de conèixer com funcionen les ciutats: trepitjant-les.

Per a vostè, com a arquitecta, també és la manera de conèixer les ciutats?

Sí. Els arquitectes passegem amb els ulls. Anem fent la lectura.

Durant aquestes passejades, quin és el millor espai públic que ha conegut?

Em va passar una cosa curiosa la primera vegada que vaig anar a Holanda per un concurs. No entenia per què volien canviar els carrers. Eren una meravella! Van ser el primer país que va convertir els carrers en zona de vianants. Tenien carrers pavimentats amb maons. Eren preciosos. Era la tradició posada al dia. Crec que aquest va ser l'espai públic que més m'ha agradat mai.

Parla de millorar la tradició. L'espai públic que cal avui és el mateix que el dels anys vuitanta?

Possiblement no. Avui hi ha qüestions noves que aleshores ni s'hi pensava, com la sostenibilitat. Tot i que utilitzem malament aquesta paraula i està devaluada.

Però continua sent urgent tenir-la en compte.

Sí.

Què és la sostenibilitat en un espai públic?

Un manteniment fàcil i no car, ombra a l'estiu i sol a l'hivern, recollida de l'aigua de pluja per al reg o reincorporació al freàtic. També la durabilitat dels materials i que aquests materials no vinguin de lluny... tot això, sense dir-ne *sostenibilitat*, ho fèiem força: els paviments de granit estan impecables.

També en edificis amb molts segles. No posaràs una cosa fràgil a l'espai públic!

Exacte. Però es fa. La plaça Reial és d'un gres que es descompon tota l'estona. Hi havia molt de desconeixement dels materials. Ara veig que la gent jove té molt clara la responsabilitat amb el medi ambient, amb el demà i amb els diners de tots els contribuents. Avui es parla de *passive house*, però cal parlar de *passive street* i de *passive urban space*.

Com s'ha de fer perquè aquest certificat PassivHaus no es converteixi en un segell que és en si mateix un negoci?

És el que passa amb els certificats. Quan aquests títols són un argument de venda, les coses es compliquen.

Hi ha una normativa sobre sostenibilitat en l'espai públic?

No sé si en aquest moment hi ha decrets. Però sí que sé que hi ha una sèrie de coses que s'han de fer, sí o sí, a l'espai públic: facilitar el manteniment, tenir en compte la durabilitat dels materials i d'on venen...

I la vegetació?

La vegetació és fonamental també, és clar.

Aleshores, considera que les places dures van ser un error?

Bé. És que les places dures va ser una campanya política. L'error el va cometre la campanya política que es va llançar iracunda a criticar el que feien els socialistes d'aquell moment. Les places dures construeixen la ciutat històrica. Vas a Itàlia i totes les places són dures. Aquí n'hi ha poques de dures, dures. Gairebé totes tenen una mica de vegetació. L'adjectiu *dures* el van posar perquè no fa tant el terra no estava pavimentat. Era de terra. I quan el van pavimentar, es va endurir. Per això es va fer dur. Però pensa-ho. Terra vol dir fang: arribaves a casa amb les sabates plenes de fang. Ningú volia això en una ciutat. Però Barcelona era així. En gran part. Nosaltres ens passejàvem pels barris perifèrics i ho vèiem: hi havia més carrers de terra que asfaltats. I terra vol dir brutícia dins la casa. Als vuitanta es va decidir asfaltar i pavimentar.

Ara l'asfalt és l'enemic.

Perquè acumula molta calor. Però hi ha alternatives perquè no ho faci.
Fins i tot perquè els paviments drenin o perquè recullin l'aigua.

Molts ciutadans quan hi ha obres i es torna a aixecar el paviment pensen: ja estan fent obres per treure'n profit.

Això passa quan no veuen el resultat. I el ciutadà sempre ha de ser crític i l'Ajuntament ha de demostrar si les seves decisions són adequades o no. Avui no té sentit posar paviments que no drenen i que no absorbeixen la calor. Tenir cura d'això, no escalfar la ciutat, hauria de ser una condició *sine qua non*.

L'espai privat pot ser d'ús públic?

Depèn. Jo soc molt partidària que els edificis privats siguin transitables. A Nova York és molt habitual passar d'un carrer a un altre a través del vestíbul d'un edifici. Aquí n'hi ha alguns, com el Design Hub, que no només uneix dos carrers, també salva un desnivell important. És una cosa nova aquí, però fa la ciutat més porosa, més cívica i més transitable. Crec que tots hi guanyen: la ciutat, els ciutadans i els edificis que de vegades tenen cafeteries o petites botigues a dins. Alguns edificis estan preparats

perquè això passi, com el MNAC, i ens estalviaríem molt de temps si es pogués travessar. Evitaria haver de fer molta volta. Hi ha arquitectes connectors, que pensen en la ciutat per sobre de centrar-se en la seva obra.

Jordi Garcés, per exemple, sumant palaus per ampliar el Museu Picasso.

És excel·lent. El que ha fet és anar connectant tots els palaus formant un altre carrer paral·lel. Això només ho pot fer algú que camina la ciutat.

I que entén el ciutadà.

Sens dubte. Hi ha una altra manera de connectar la ciutat que és a través dels patis interiors de les illes de l'eixample. Ara molts ja són parcs, places, espais públics. Però el que estaria molt bé és que fossin permeables, que es poguessin travessar.

Això és possible?

És fàcil de gestionar: una planta baixa que cal expropiar i obrir per fer la connexió.

El pla de Cerdà estava pensat per poder travessar les illes?

El pla de Cerdà té moltes variables. Ens hem quedat amb una. La primera proposta eren blocs paral·lels i el centre obert. Després, ell mateix va anar suggerint canvis. Per exemple, l'ordenació en macroilles compostes cada una per nou illes. És a dir, això de les *superilles* ja ve de llavors. Cerdà ja va preveure que en el futur la circulació no afectés tots els racons de la ciutat. Ell sempre feia propostes de permeabilitat. Aquesta densitat que hi ha ara... ni ho somiava. Encara que... a mi m'agrada força la densitat.

Què vol dir?

Doncs que el primer pla de Cerdà el trobo... no ho sé, «poc ciutat». Era simplement la façana d'un carrer major gegant connectat als carrers laterals. Veig que aquest gran carrer travessant l'interior construïa una ciutat una mica insulsa. Està demostrat que la densitat és, a més de més urbana, més sostenible.

La sostenibilitat té ara tres grans cavalls de batalla: la densitat, el retorn i el manteniment de la vegetació a la ciutat i la gestió de l'aigua.

És fonamental per fer baixar les temperatures. I produir oxigen. Les pèrgoles verdes fan les ciutats habitables.

Ha après a treballar amb la vegetació?

Jo no vaig començar treballant amb la vegetació fonamentalment perquè no en sabia. No en sabia, d'arbres.

Tampoc no sabia associar-se?

Doncs potser no. En una professió gairebé tot ho aprens fent-ho, i interessant-te pel que fan els altres. Ningú neix savi, més aviat naixem molt ximples. Potser quan ets jove i insegur et costa dir-ho, però quan et fas gran... les coses les veus més clares. Ho he anat aprenent i encara no en sé gaire. Per això treballo sempre amb agrònoms. Jo sé què necessito i si vull, per exemple, ombra, ells tradueixen ombra, ciutat i mediterrani en un tipus d'arbre. Jo aporto el concepte i el que demano ho tradueix un tècnic. L'arquitectura és un treball en equip.

Ha fet molt de mal la imatge del geni dissenyant sol.

No hi ha ni un geni que dissenyi tot sol. Si ho diu, és un geni mentider. I més avui dia. S'ha tornat tan complicada la professió que és impossible exercir-la en solitari.

Avui a la ciutat tot està relacionat?

I també la normativa és més exigent en instal·lacions, en estructures...

Què ha après dissenyant espai públic?

Una cosa que m'encanta, l'objectiu i la certesa que el que faig serà utilitzat i viscut per milers de persones. No hi ha res més trist que fer un espai públic al qual no hi va ningú. L'èxit és que la gent s'apropiï d'aquests llocs. Un espai públic no pot expulsar el ciutadà. Un se sent molt lliure projectant espai públic i això dona peu a experimentar i no repetir sempre el mateix. És gratificant poder avançar.

És més fàcil avançar en espai públic que no pas en arquitectura?

Sí. L'arquitectura és un procés més lent i ple de conflictes.

Buidar sempre és un objectiu a l'hora de dissenyar espai públic?

De vegades has d'omplir. Depèn. Però sempre és un full en blanc i permet força llibertat.

La normativa que els Estats Units tenen de fa anys de dedicar un 1% del pressupost d'un nou edifici a l'art urbà, el dedicaria a la vegetació?

No. El continuaria dedicant a l'art. La vegetació és més barata, arribarà, però l'art, amb criteri, és més difícil d'aconseguir. Arbres, plantes, seients i fanals són sempre presents en un projecte. El que no hi és mai és la cultura. Per això si parlo d'art no em refereixo només a escultures i murals. Art és un teatre, una tarima elevada, unes graderies a l'espai públic. Això és dessacralitzar la cultura i apropar-la a la ciutadania. Portar la cultura a les places respon al canvi i el representa.

És curiós com defensa l'organització, la planificació i el disseny i alhora el canvi, és a dir, el caos.

Aquesta és la meva gran veritat. Perquè les coses siguin vives han d'admetre el canvi. L'ordre extrem no és vida, és imposició.

Què comunica que una ciutat és de tots?

Que al carrer puguis fer el que doni la gana sempre que no atempti contra la llibertat d'un altre. Perquè això sigui possible hi ha unes normes de convivència que venen o bé de l'educació o d'una certa autoritat municipal que actua quan no hi ha educació. Però el principi de l'espai públic és «jo em sento lliure aquí», més lliure que a l'espai privat, fins i tot.

Quan es deixa de construir una ciutat?

És el gran drama de la ciutat: la ciutat acabada. Barcelona ho era. És una ciutat que no podia créixer pels límits de la muntanya i del mar. Tampoc no es podia densificar gaire més. L'única cosa que s'hi pot fer és rehabilitació, rehabilitació i rehabilitació.

I què és la rehabilitació urbanística?

L'oportunitat de pensar en diferents sistemes d'agrupació. A mi m'interessa l'àrea *metapolitana*, no la suma de municipis sinó de zones que s'hi afegeixen i tenen moltes coses en comú, per exemple la geografia, si són a la costa, o el tipus de vegetació o corredors d'espècies animals, i que tendeixen a esborrar les fronteres. Aquesta unió m'interessa. Molt més que la segregació de municipis que trenca el que la natura ha unit.

Defensa els espais territorials per sobre dels municipals.

Exactament. És com si existissin les peces del collaret i, d'alguna manera, els faltés el fil. Soc partidària de construir el fil.

El cotxe és el gran enemic de la ciutat?

Jo crec que no, però ara tothom diu que sí.

Per què creu que no?

Com tot, si el cotxe està ben gestionat no és un enemic, és una ajuda. Gairebé res no és només bo o només dolent. La gestió ho fa millor o pitjor. A Alemanya, que tenen, és veritat, moltes fàbriques de cotxes ho estan fent: les grans companyies de fabricació d'automòbils tenen una data de caducitat del carburant. Això soluciona el problema de la contaminació. Després els cotxes elèctrics tenen altres problemes, molts, que caldrà solucionar. Però el que ha de ser impecable és el transport públic. Ha millorat. Jo sempre vaig amb metro o amb autobús i ho noto. Però hauria de millorar fins al punt que prefereixis anar amb metro o amb bus perquè amb cotxe sigui difícil, car o faci mandra. Aquesta és la manera natural que la gent deixi el cotxe. Ho faran quan els sigui més còmode.

L'espai públic ha de compensar les mancances domèstiques?

Totalment. L'espai públic és com la nostra segona residència. Ja ho he dit, s'és més lliure a l'espai públic que a dins de casa.

Això no és una concepció burgesa? No pressuposa que no s'és lliure dins de casa?

És que dins de casa convivim molt de prop amb gent a qui no hem d'ofendre i cadascú és diferent i té interessos diferents. Els sorolls del carrer els aguantem, els de dins de casa se'ns fan insuportables. A l'espai públic hi ha una altra llibertat. L'altre dia hi havia turistes banyant-se a la font fins que va arribar la Guàrdia Urbana i els va aixafar la guitarra.

És curiós, parla de la necessitat de l'autoritat de la Guàrdia Urbana i també d'aquesta Guàrdia Urbana com a aixafaguitarres.

És que són les dues coses. Com gairebé tot a la vida!

CENTRES DE L'ÀMBIT METROPOLITÀ

Plànol d'informació. Avanç del PDUM

CENTRALITATS

- Metropolitanes
- Supramunicipals
- Locals

XARXES LOCALS

- Carreteres històriques estructurants
- Carreteres històriques secundàries
- Carreteres històriques desaparegudes
- Xarxa Bicivia
- Espais socials: places, carrers majors, carrers de vianants

Font: AMB. Servei de Redacció del Pla Director.

0 500 1000 2000 5000 m

Claudi Aguiló Riu (Barcelona, 1951) es va convertir en arquitecte mentre treballava en allò que, a mitjans dels anys vuitanta, era l'actual Àrea Metropolitana de Barcelona: la Corporació Metropolitana de Barcelona. «Havia deixat d'estudiar i un director del Servei de l'Espai Públic, Jaume Vendrell, va exigir que tot l'equip fóssim titulats.» Entre les fites de la trajectòria cita una proposta de Jon Montero de transformar l'AMB d'una institució controladora a una de propositiva. «Va aconseguir que l'AMB projectés, que convoqués concursos on els joves poguessin participar. Fins aleshores els espais públics eren territori dels enginyers», recorda.

L'arquitecta Eva Pagés (Vic, 1979) va començar a treballar amb l'equip d'un Claudi ja establert, quan ella era estudiant. Després d'acabar la seva formació a l'ETSAB, de treballar a l'Ajuntament de Barcelona i de formar-se amb un Erasmus i com a arquitecta del paisatge a l'UPC, va tornar a l'AMB, on han col·laborat durant anys.

Amb les ciutats consolidades, el que ens fa viure millor són els canvis petits?

Claudi Aguiló Riu: Tot el que és petit està entre el que és gran. Al territori hi ha hagut grans intervencions a Collserola, al Besòs i al Llobregat, que són gegants. Però el que és interessant avui és la suma d'espais verds. La ciutat no és ni un poble ni un bosc, però la unió dels espais verds la fa més sana i més amable. Als anys noranta Alemanya ja demanava infiltrar aigua per evitar les grans inundacions. Aquí hem canalitzat l'aigua de pluja en comptes d'infiltrar-la, per això quan plou massa tenim els drames que tenim. A l'època de Pasqual Maragall es van fer els grans dipòsits per laminar l'aigua. Però quan una ciutat s'estén molt cal vigilar perquè tot està connectat.

Vostès parlen de problemes d'excés d'aigua quan altres departaments parlen de les conseqüències de la manca d'aigua.

C.A.: Tenim contradiccions. Diem que volem verd però hem de saber quin verd hi posem. A l'època de l'alcalde Porcioles la ciutat es va pavimentar. Després va arribar el verd en forma de gespa, que és el pitjor que hi ha per al nostre clima: necessita cura i reg. Avui se'ns omple la boca amb la paraula sostenibilitat, però seguim posant gespa en un clima en què no és sostenible.

Què ho és?

Eva Pagés: Hem fet un parc, Can Rigal, al final de la Diagonal, entre Barcelona i l'Hospitalet on un dels nostres reptes més grans ha estat decidir com reguem. Procurem no fer servir aigua potable de comptador, encara que a curt termini surt més barat que construir tot el sistema.

C.A.: El Besòs, per exemple, és un riu, un canal obert que fins al 1992 era una claveguera oberta. Avui és un plaer passejar-hi. La ciutat i la geografia es transformen. El Llobregat no és un canal estricte perquè paisatgísticament l'hem naturalitzat. Però és un riu fals. El problema està en tot el que s'ha urbanitzat, en les grans infraestructures de transport que s'han construït. Avui dia una ciutat no es faria d'aquesta manera.



«Treballem a vista d'ocell perquè el paisatge no s'interrompi.»

—Claudi Aguiló Riu i Eva Pagés

Per Anatxu Zabalbeascoa

Quan es van començar a fer bé les coses?

C.A.: Quan vam agafar el control. Per exemple, entre Gavà i Viladecans hi ha un projecte per unir les ciutats amb un corredor verd.

Abans s'unia amb construcció i ara amb vegetació?

C.A.: Exacte. L'AMB va néixer per coordinar els plans dels diversos ajuntaments i respectar el territori. Treballem a vista d'ocell perquè el paisatge no s'interrompi i els carrers tinguin continuïtat.

E.P.: Quan en Claudi va entrar a l'Àrea va començar a intentar reparar el que s'havia destrossat, connectant el paisàtge. El que era una intuïció avui és el fonament d'una manera més sostenible de construir i cuidar el territori.

Defensen la vista d'ocell que tot ho connecta, però molta arquitectura ha pecat de dissenyar-se des de la distància, en lloc de fer-ho des del terreny.

C.A.: A finals dels anys vuitanta, es va canviar el criteri de mobilitat i vialitat a la ciutat i es va començar a projectar l'espai públic. Aleshores es va decidir que el cotxe no havia de tenir un paper fonamental.

Si el 1992 es construeixen les rondes...

C.A.: Sí. Però això és allunyar els cotxes i, a més, trenca la tònica dels plans anteriors de construir cinc carrils d'anada i cinc de tornada. A les rondes se les critica perquè són petites, perquè no es va pensar la relació amb el metro o el tramvia.

Per què no es va fer?

C.A.: Els diners solen ser una resposta vàlida per a gairebé tot.

E.P.: És economia pura.

C.A.: La Generalitat va donar molt de suport al tramvia perquè la inversió al metro havia de ser molt més gran. Tot i que per a la ciutat és millor el metro.

Quan es pensa en l'espai urbà, poques vegades es considera l'espai subterrani, oi?

C.A.: Nosaltres sí. El 1992 Barcelona es va obrir al mar, però l'aigua de pluja la seguíem llençant al mar pel sistema de clavegueram.

E.P.: Sempre hem fet parcs considerant què cal fer amb l'aigua de pluja. No és només el malbaratament que implica portar-la al clavegueram, és que a més el col·lapsa. Això és conseqüència del nostre clima mediterrani. Rebem gairebé la mateixa quantitat d'aigua que cau sobre Anglaterra, però concentrada en pocs dies. Es va optar per impermeabilitzar les ciutats. Error. Com que estem al costat del mar, la salinitat va guanyant terreny a les aigües subterrànies si no els arriba l'aigua de pluja. He après molt d'en Claudi perquè ell ha vist créixer la ciutat molt ràpidament i coneix els errors que porta tota la vida intentant solucionar.

Com reaccionen les institucions quan tot es qüestiona?

C.A.: Quan vam dissenyar el parc dels Pinetons, a Ripollet, ens van prendre per bojos. L'alcalde volia un roserar com el del parc de Cervantes de Barcelona i un llac. I tenia un sòl industrial, uns terrenys abandonats. Vam investigar una mica la història. La que investiga gairebé la prehistòria és aquesta senyora (es refereix a l'Eva). I a partir d'aquí vam proposar una cosa molt diferent.

E.P.: Els polítics, de vegades, arriben amb exemples que poden ser viables o no. En la nostra professió no s'ha de pensar només com es fa sinó també com es manté, perquè el manteniment és públic.

Què li van proposar a l'alcalde que volia el roserar?

C.A.: Construir un paisatge mediterrani. Com que la ciutat encara s'havia de desenvolupar no hi arribava ni aigua ni xarxa de sanejament. Aleshores vam haver de buscar aigua del subsol per al reg i infiltrar l'aigua de pluja al terreny. Va ser la meva primera experiència de parlar amb geòlegs. En aquell moment, l'aigua del riu Ripoll estava contaminada per les indústries químiques, no per les aigües fecals.

C.A.: Soc derrotista. La gent és molt egoista. Encara pengen aparells d'aire condicionat de les finestres. I està prohibit.

Què deixa veure que una ciutat és de tothom?

On s'han de posar?

E.P.: A les cobertes. O preveure espais a façana per a instal·lacions. És un problema de disseny. I com que costa més diners fer-ho que afegir-ho després, no es fa. A la universitat s'estudien moltes coses bones i útils que després no s'apliquen.

C.A.: Això dels aires condicionats en façana és tan dolent com la sostenibilitat mal entesa. Les plaques solars es poden posar per tot arreu? Les bicicletes pengen dels balcons, ho envaeixen tot. Per què no hi ha un lloc als edificis per aparcar-les si ja estan substituint els cotxes? La normativa no ho preveu. Hem fet els pisos tan petits que la meva dona sempre diu: si compres alguna cosa, n'has de treure una altra.

Si els cotxes surten de la ciutat, què passarà amb els garatges?

E.P.: Tenim molta capacitat per reinventar espais. Durant la pandèmia, més d'un veí hi baixava a córrer.

Què es pot fer i què no es pot fer al carrer?

C.A.: A casa s'hauria de poder aparcar bicis, estendre roba, emmagatzemar trastos. Però, de nou els diners, com que els pisos són cada cop més petits... Quan fas un parc hi ha gent que et ve a protestar perquè hi ha caques de gossos. Senyors, això és cosa dels veïns!

E.P.: Tot ho ha de resoldre l'Administració. La gent s'apropia de l'espai públic perquè el paguem tots. Però és una arma de doble tall: precisament perquè és teu l'has de conservar i, com que és de tots, compartir-lo.

C.A.: És com espolsar les catifes als balcons. On creuen que cau la pols? La manca de civisme és demolidora.

L'espai públic compensa les mancances de l'espai domèstic?

C.A.: Hauria de ser així. Durant el confinament hi va haver edificis que es van autoregular per poder caminar pel terrat. N'hi va haver d'altres en què hi va haver denúncies. Són dues maneres de viure: col·laborant o a la contra.

E.P.: Quan som cívics, hi guanyem tots. Però els ciclistes, en alguns passos zebra, han de baixar de la bici i passar-hi caminant. Qui ho fa?

Sempre penso que si es va canviar allò de fumar a qualsevol lloc (avions, aules...) es podrà canviar qualsevol cosa.

C.A.: És cert. Cada cop hi ha menys caques de gossos. És una cosa cultural. Quan jo era petit, als bars i al transport públic hi havia cartells: «Prohibides les grolleries i escopir». Als bancs hi havia escopidores! Avui es torna a escopir.

Escopir o orinar?

C.A.: També. Ho he vist sobretot a la nit.

Jo ho he vist sobretot en homes.

E.P.: Abans has preguntat com s'expressa la ciutat que és de tothom. Doncs amb respecte quan trenques el límit entre l'àmbit públic i el privat. Hi ha d'haver espais de trobada intergeneracionals i interculturals i no espais de desacord.

Com podem passar del desacord a la trobada?

E.P.: Amb respecte. Et donen i cuides. Com? Fent la ciutat més acollidora. Pensant alhora en la gestió de les aigües i en el banc a la sortida de l'escola perquè els pares puguin seure a esperar els seus fills o a parlar amb altres pares. Els espais semipúblics-privats han existit sempre. Són llocs compartits que ensenyen civisme. Bet Capdeferro i Ramon Bosch van ampliar les voreres en un carrer del turó de la Rovira per convertir-les en petites places. Després la gent va treure les cadires per prendre la fresca. Això és un gest d'apropiació de la ciutat bo, col·lectiu, respectuós.

Les cadires fixes a l'espai públic sovint substitueixen els bancs. Per què?

C.A.: Una raó és per impedir el botellot. En lloc de motivar els joves per impedir-lo, els ho posem difícil.

La por al canvi és més visible a l'espai públic?

E.P.: Sens dubte. L'oposició davant del canvi és gairebé l'estat habitual.

A Barcelona, l'espai públic no canvia massa sovint?

C.A.: No. Quan es dissenyen les vorades no s'ha de pensar en el ciutadà mitjà, cal pensar en la gent gran que ara surten amb el caminador a passejar. Això és un canvi social.

E.P.: Es qüestiona si l'espai públic és luxós. Per a nosaltres el valor és la durabilitat, que allò que fem serveixi i quedi. Això és qualitat, una cosa molt diferent del luxe.

Són partidaris de les superilles?

C.A.: Ben enteses, sí. Barcelona no és pas un poble. És una ciutat cosmopolita. Quan Le Corbusier va proposar les superilles a partir de l'Eixample de Cerdà, fins i tot trencant-lo, tenia un criteri de mobilitat i circulació. Va pensar, a més, una ciutat jardí per a Castelldefels.

E.P.: En realitat Cerdà ja va preveure alguns dels valors que defensen les superilles. El problema és que queda poc d'aquest pla original amb tant d'espai privat i centrat en el cotxe. El xamfrà és incòmode per als ciutadans. Està pensat per als cotxes. El carril bici està bé. Però cal dirigir-lo. Seria interessant unir municipis amb bicicleta, com fa el projecte Bicivia, que avui només es poden connectar amb cotxe.

C.A.: No n'hi ha prou de pintar ratlles a terra. Cal estudiar les coses. L'imperatiu avui és que el transport públic sigui més còmode i barat que el privat. Això ho canviaria tot.

Els grans parcs només es poden construir quan la ciutat està per fer?

E.P.: No. Hi ha moments de transformació que també ho permeten. El problema és sempre la inversió. Qui paga aquests grans parcs? Els darrers de Barcelona han estat compensacions. Torres que han pogut créixer en alçada a canvi de construir parcs públics oberts en lloc de jardins privats, com Diagonal Mar. Barrejar inversió pública i privada és sovint la manera d'avançar.

Com es milloren els parcs?

E.P.: En part, gràcies a les enquestes ciutadanes, que es fan anualment. De vegades és l'accessibilitat. D'altres el manteniment. I gairebé tot es pot corregir. La idea d'un parc no és fer fora ningú. L'objectiu és conviure-hi.

Quan es deixa de construir una ciutat?

E.P.: Mai. Una ciutat sempre està en constant evolució.

C.A.: Un capítol important de la Barcelona del futur serà la rehabilitació. Hem d'entendre que hi ha zones de la ciutat que es van construir malament. Construïm barat, amb elements que tenen una caducitat. La paraula sostenibilitat és higiene i salut. Avui s'exigeix, abans s'eludia. És progrés i justícia millorar el que no està ben fet.

Dissenyar és conciliar contradiccions?

C.A.: Sens dubte. La Cati Montserrat vol posar arbres per tot arreu. Nosaltres no volem un arbre que no tingui el seu lloc. Per això hi tenim una relació d'amor-odi i tots hem après que construir una ciutat és una feina d'equip.

E.P.: I reparar-la, encara més.



Passeig de la Salzereda

Santa Coloma de Gramenet

CLAUDI AGUILÓ RIU
EVA PAGÉS
(AMB)

2017-2021
30.376 m²
8.150.258 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Jordi Larruy (AMB)

EQUIP AMB
Carles Español
Francesc Germà
Ainhoa Martínez
Mireia Monràs
Cati Montserrat
Daniel Vázquez

COL·LABORADORS
Proiectum
VVV Proyectos y Servicios con Ingenio

Pepe Gil
Jordi Pruna

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet
UE – FEDER

CONSTRUCTOR
Copisa

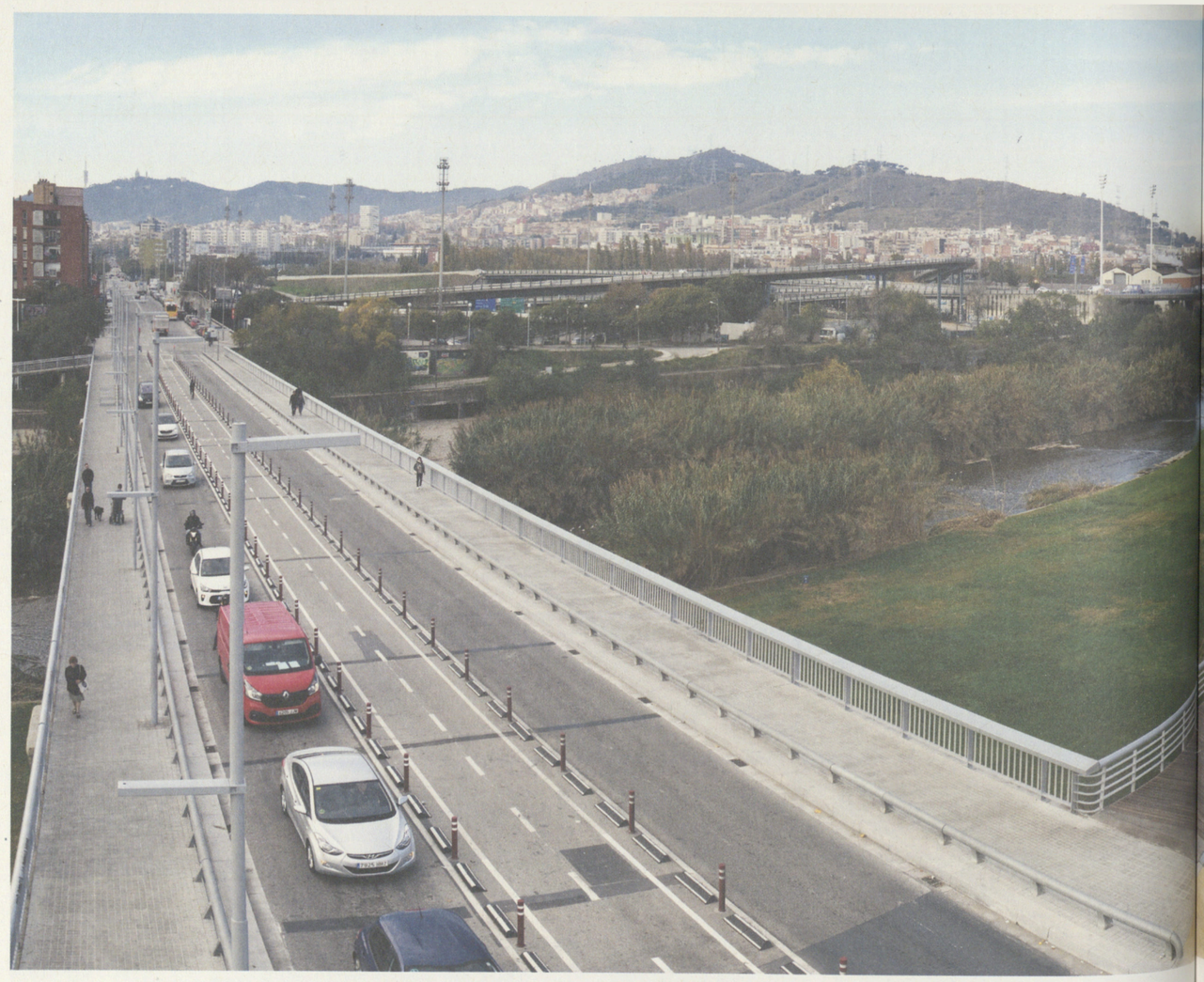
FOTÒGRAF
Jeroen Van Mieghem



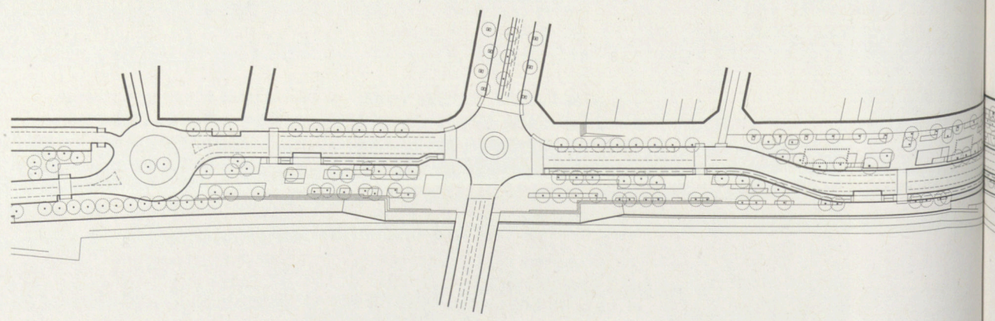


Emmarcada en el pla Pinta Verda, la reurbanització del passeig de la Salzereda potencia l'estratègia de Santa Coloma de Gramenet cap a una mobilitat més sostenible i fomenta la connexió física i visual del centre urbà amb el riu Besòs. Deixant enrere el seu aspecte de carretera i barrera entre la ciutat i el riu, la BV-5001 passa a ser un passeig verd al llarg de la façana fluvial de la ciutat.

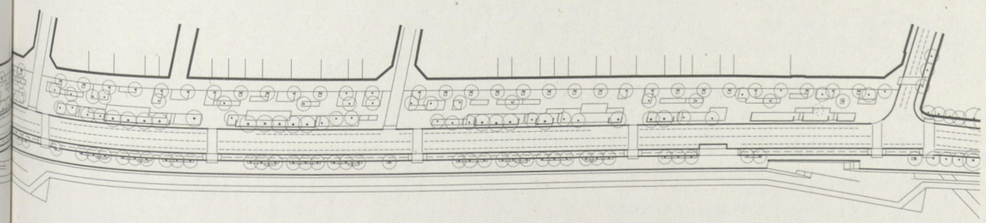
En el tram on creua el passeig de Llorenç Serra i el pont sobre el riu, s'elimina el pas inferior del trànsit rodat i es formalitza el canvi de secció amb un *ha-ha* com a estratègia paisatgística que permet veure el riu per sobre del mur de protecció per a grans avingudes.







1/2500

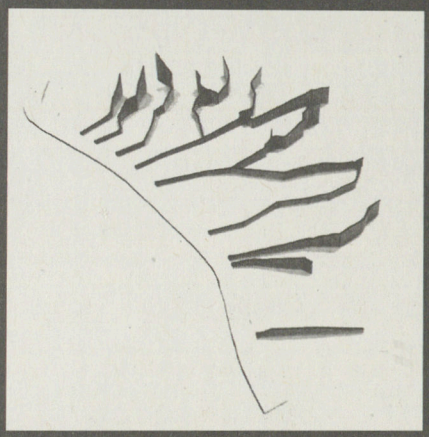






En un segon tram, la relació entre la ciutat i el riu es millora fent el passeig més accessible i potenciant les vistes: la zona per caminar es manté contigua a la façana edificada, s'eliminen els desnivells i la barrera de murs existents i es reordena la vegetació. Es conserva la franja de pebrers bords entre la calçada i el passeig i, a la vorera de la banda del riu, es renova l'arbrat canviant l'alineació que formava una barrera visual per agrupacions intermitents que permeten la connexió dels dos espais.

Per potenciar la biodiversitat i la connectivitat ecològica es combinen diferents espècies d'arbres i arbustives: els pebrers bords recorden els salzes que donen nom al passeig, i els pollancres i els plàtans consoliden el caràcter de ribera de riu. A més, s'incorporen tècniques de millora de la plantació urbana i les superfícies de vegetació esdevenen punts de drenatge i infiltració a fi de no saturar la xarxa de clavegueram.



PLA PINTA VERDA

Endreçar la ciutat des de l'espai lliure tot relligant els barris i connectant el riu Besòs amb la serralada de Marina. Aquest és el principal objectiu del pla Pinta Verda, de Santa Coloma de Gramenet, que des del 2017 vol orientar la manera d'abordar la urbanització dels carrers que, per la seva posició, fan de connectors principals de la xarxa colomenca d'espais lliures i d'equipaments.

Amb menys espai de calçada, la circulació viària s'integra com a element necessari de ciutat i s'ordenen l'aparcament, la càrrega i descàrrega, el transport públic i els contenidors. A mig nivell entre la calçada i la vorera més propera a l'espai fluvial s'hi incorpora un carril bici bidireccional que forma part de la xarxa pedalable metropolitana que uneix Santa Coloma amb Montcada i Sant Adrià.

En definitiva, el passeig de la Salzereda és un bon exemple de projecte a doble escala: és a la vegada una reforma local i un projecte d'estratègia metropolitana.





Carrers del nucli antic

Castellbisbal

CRISTINA SÁEZ
(AMB)

2015-2018
2.432 m²
1.015.892 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Joan Roca (AMB)

EQUIP AMB
Cinta Alegre
Sara Arguedas
Susana Casino

PROMOTORS
AMB
Ajuntament
de Castellbisbal

CONSTRUCTOR
UTE Siccsa - Archs
Constructora

FOTÒGRAF
Jordi Surroca
i Gael del Río

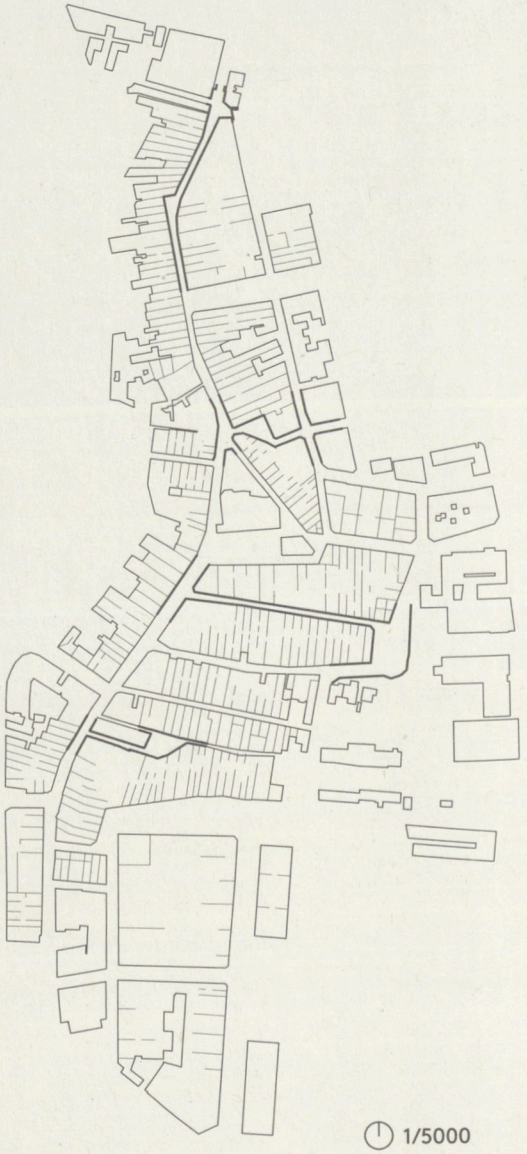


La transformació urbana del nucli antic de Castellbisbal, que es va fent per fases, es recolza en la morfologia dels seus carrers: una estructura en forma de pinta amb un eix principal, el carrer Major. Partint de carrers amb amplades inferiors a quatre metres amb un carril de trànsit rodat central, s'avança cap a la instauració d'un model de prioritat per als vianants i s'aprofiten els eixamplaments i creuaments de carrers per crear petites places, els pocs espais d'estada a l'aire lliure del nucli antic.

Tota la intervenció té un fil conductor que li dona uniformitat: la sistematització de la secció dels carrers i els materials que es fan servir. D'una banda, els carrers passen a ser de plataforma única, amb un sol paviment neutre. D'altra banda, s'utilitza una mateixa peça-grada prefabricada de formigó, que es disposa amb diferents orientacions en funció del carrer i que permet resoldre els desnivells i crear petits espais de vegetació.

L'actuació se centra en quatre punts del nucli antic: el tram del carrer Major entre l'avinguda de Gaudí i el carrer del Sol; el carrer d'Orient, on es crea una petita plaça en un eixamplament; el carrer de Sant Marc, que acaba amb una plaça mirador aprofitant la posició privilegiada de l'espai, i el carrer de Miquel Blanch, que s'acaba a la plaça del Joc, un espai que s'utilitza per fer activitats ciutadanes com concerts o ballades populars.





1/5000







Plaça de l'Església

El Papiol

MARTA PERIS
JOSÉ MANUEL TORAL
(Peris+Toral Arquitectes)

2017-2018
1.851 m²
616.747 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Núria Herrero (AMB)

EQUIP PERIS+TORAL
Miguel Bernat
Ana Espinosa
Miguel Ángel Gorrochategui
Albert Rubio

COL·LABORADORS
AB Paisatgistes
Bernuz-Fernández Arquitectes
Eletresjota

CONSTRUCTOR
Coynsa

PROMOTORS
AMB
Ajuntament del Papiol

FOTÒGRAF
José Hevia

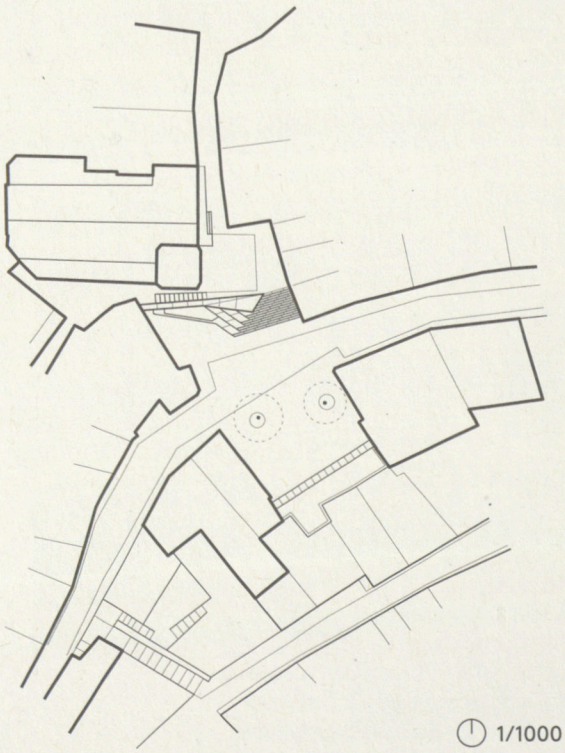


Es vol recuperar la memòria d'aquest indret del Papiol integrant l'església i la plaça en un sol espai urbà, malgrat la diferència de nivell en què es troben. On històricament hi havia una forta baixada, ara es refan les escales amb peces prefabricades de formigó que, a més, conformen un lloc d'estada amb unes grades i una jardinera, just davant d'una font que també és una referència al passat.



La nova plaça, de plataforma única, integra el carrer Major i es pavimenta amb els mateixos materials que la resta del nucli antic. Per fer-la més agradable s'hi planten dos arbres i, a l'extrem oposat a l'església, es preveu una àmplia zona enjardinada amb espècies arbustives i enfiladisses, limitada amb un banc corregut de formigó prefabricat des del qual es pot contemplar tant el conjunt monumental com les vistes sobre el paisatge.

Així doncs, es converteix un espai desendreçat i ocupat pels cotxes en un agradable lloc de trobada on els vianants són els protagonistes.



1/1000





Carrer de Matas

Tiana

ROBERTO APARICIO
ROGER JORNET
SÍLVIA OLLÉ
(AR47)

2016-2018
3.407 m²
588.058 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Albert Dalmau
Marta Juanola
(AMB)

COL·LABORADORS
Ingenieros Asociados

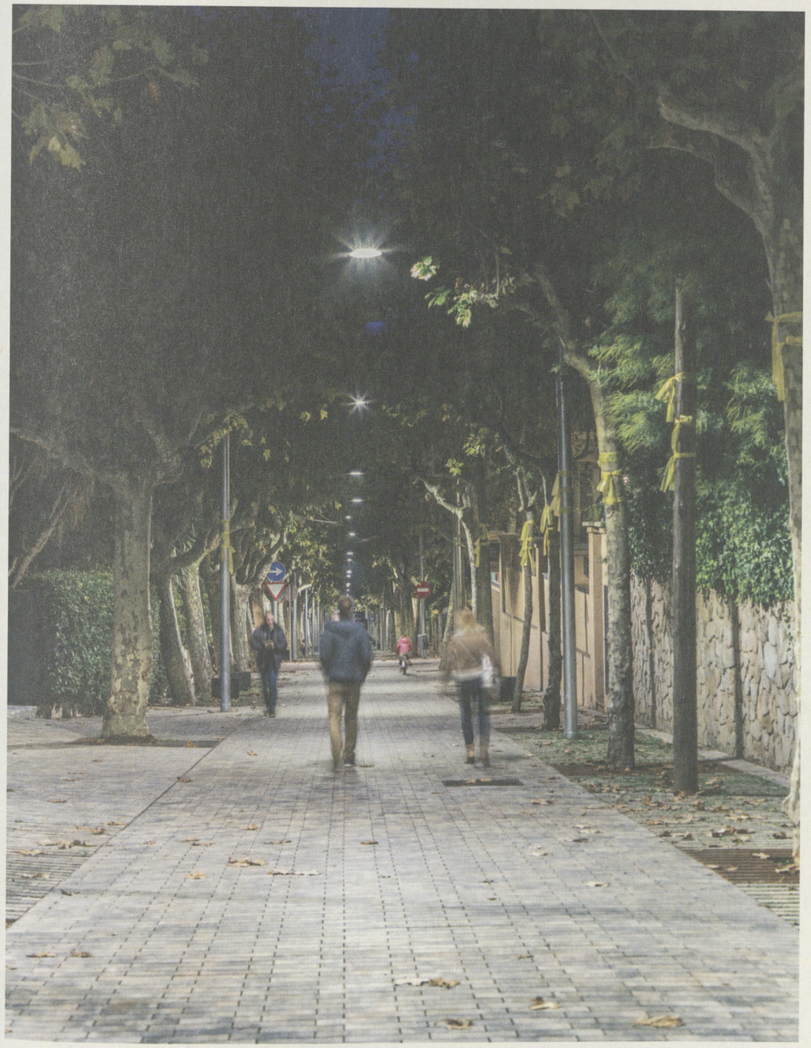
PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Tiana

CONSTRUCTOR
Amsa

FOTÒGRAF
Josep Casanova

PREMIS
Seleccionada, Mostra d'Arquitectura del Maresme 2021
Seleccionada, Premis FAD 2019



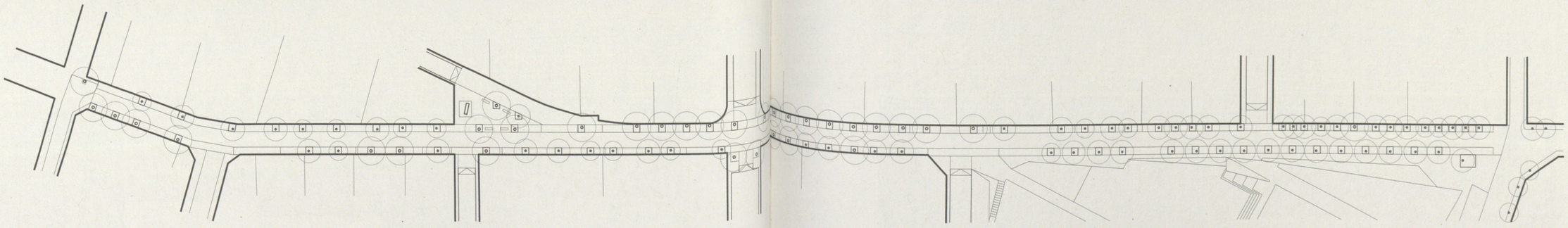


Antiga via d'accés a Tiana des del sud, la singularitat del carrer de Matas prové de les dues fileres de plàtans centenaris que, especialment a l'estiu, configuren una coberta verda i un espai agradable per passejar-hi.

La reurbanització proposa un carrer de plataforma única amb una calçada central, on conviuen cotxes, bicicletes i vianants, i dues franges drenants als costats, on se situen els arbres existents i noves àrees d'estada amb bancs i cadires. Tot es pavimenta amb la mateixa peça prefabricada de formigó, que es col·loca amb junta oberta en alguns trams de les bandes laterals per permetre la infiltració de l'aigua de pluja.

La instal·lació d'il·luminació és aèria, a partir d'una catenària en ziga-zaga que desapareix entre les fulles dels arbres i que situa les lluminàries al centre del carrer.

Així doncs, el carrer potencia la seva condició d'eix verd i de convivència en millorar les condicions per al creixement dels plàtans, disminuir el trànsit rodat, eliminar l'aparcament i augmentar els espais d'estada per als veïns.



1/1000



Entorn del Museu Torre Balldovina

Santa Coloma de Gramenet

CLAUDI AGUILÓ RIU
EVA PAGÉS
(AMB)

2018-2020
3.720 m²
1.264.644 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Maria Sánchez (AMB)

EQUIP AMB
Carles Español
Francesc Germà
Ainhoa Martínez
Mireia Monràs
Cati Montserrat
Daniel Vázquez

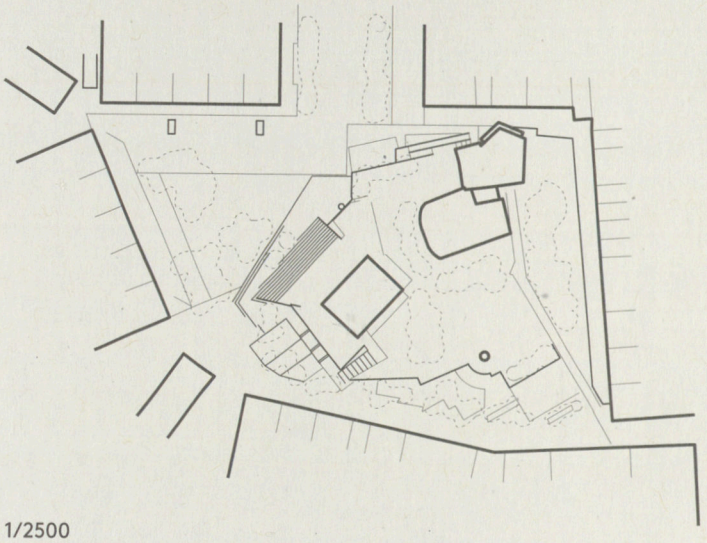
COL·LABORADORS
BIS structures

CONSTRUCTOR
Copisa

FOTÒGRAF
Jeroen Van Mieghem

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

PREMIS
Seleccionada, Premis Catalunya Construcció 2021



1/2500



Fora de l'edifici principal de la Torre Balldovina, i a una cota inferior, es troben les restes arqueològiques del Molí d'en Ribé, que són part del Museu i al qual s'uniran en el futur pel soterrani.

L'edifici que es construeix sobre les restes de l'antic molí fariner configura una nova plaça, a nivell dels jardins de la Torre Balldovina, que incorpora la llosa de formigó i la coberta de fusta que es van fer fa uns anys per protegir les ruïnes. Perquè aquestes siguin visibles des de l'exterior, es delimita una lluerna sobre un dels pous de caiguda d'aigua de la bassa al molí i es basteix un mur que formalitza un pati anglès per observar les altres restes. La il·luminació natural del recinte inferior es reforça amb una lluerna lateral i la col·locació de sis tubs prefabricats que permeten l'entrada de llum a la sala principal.

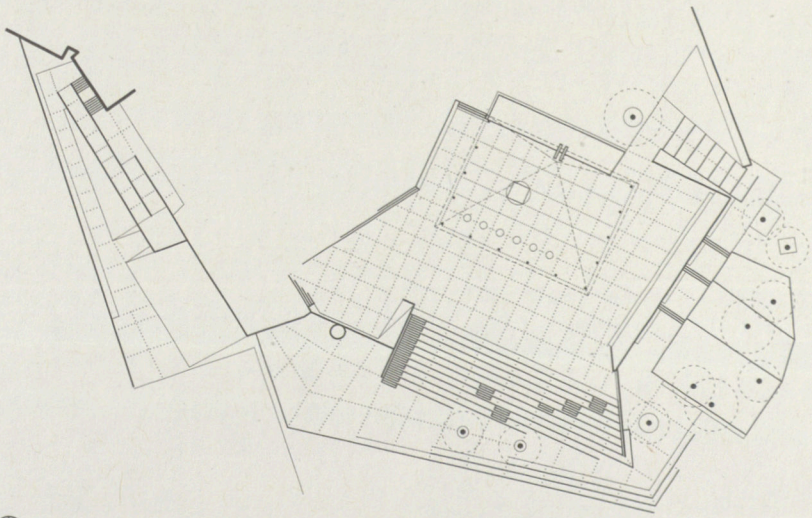


L'articulació d'aquesta plaça-coberta per superar les diferències de cota amb l'entorn, especialment amb la plaça de Pau Casals, es fa per mitjà de diversos elements prefabricats: una grada que mira cap a la plaça i l'entrada principal, i graons i rampes de formigó per anar cap als jardins de la Torre o cap a l'accés independent a les futures aules de la façana est.

Els accessos per arribar al Museu es remodelen amb una rampa accessible i unes escales, i l'impacte visual dels murs necessaris per salvar el desnivell se suavitza amb un talús vegetal. Es crea així un espai més obert que ajuda a engrandir la plaça, dona més visibilitat a l'edifici del Museu i permet que s'obri un pas directe cap a l'hipogeu, el refugi que anava des de la Torre Balldovina fins a la part baixa de la plaça.







1/1000



Avinguda de Cerdanyola

Sant Cugat del Vallès

ANTONIO MONTES
(AMB)

LOLA SIMÓN
MARIA BLANCO
(SBS Simón i Blanco)

2018-2020
3.450 m²
1.275.433 €

DIRECCIÓ D'OBRA
BT arquitectes

EQUIP AMB
Natalia Castaños

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Sant Cugat del Vallès

CONSTRUCTOR
Voracys

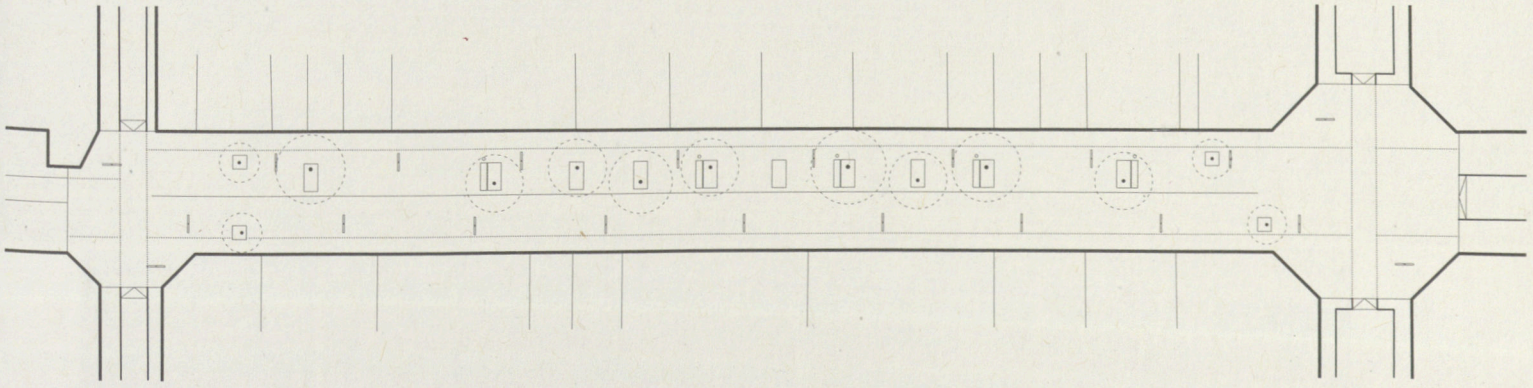
FOTÒGRAF
Jon Arruti



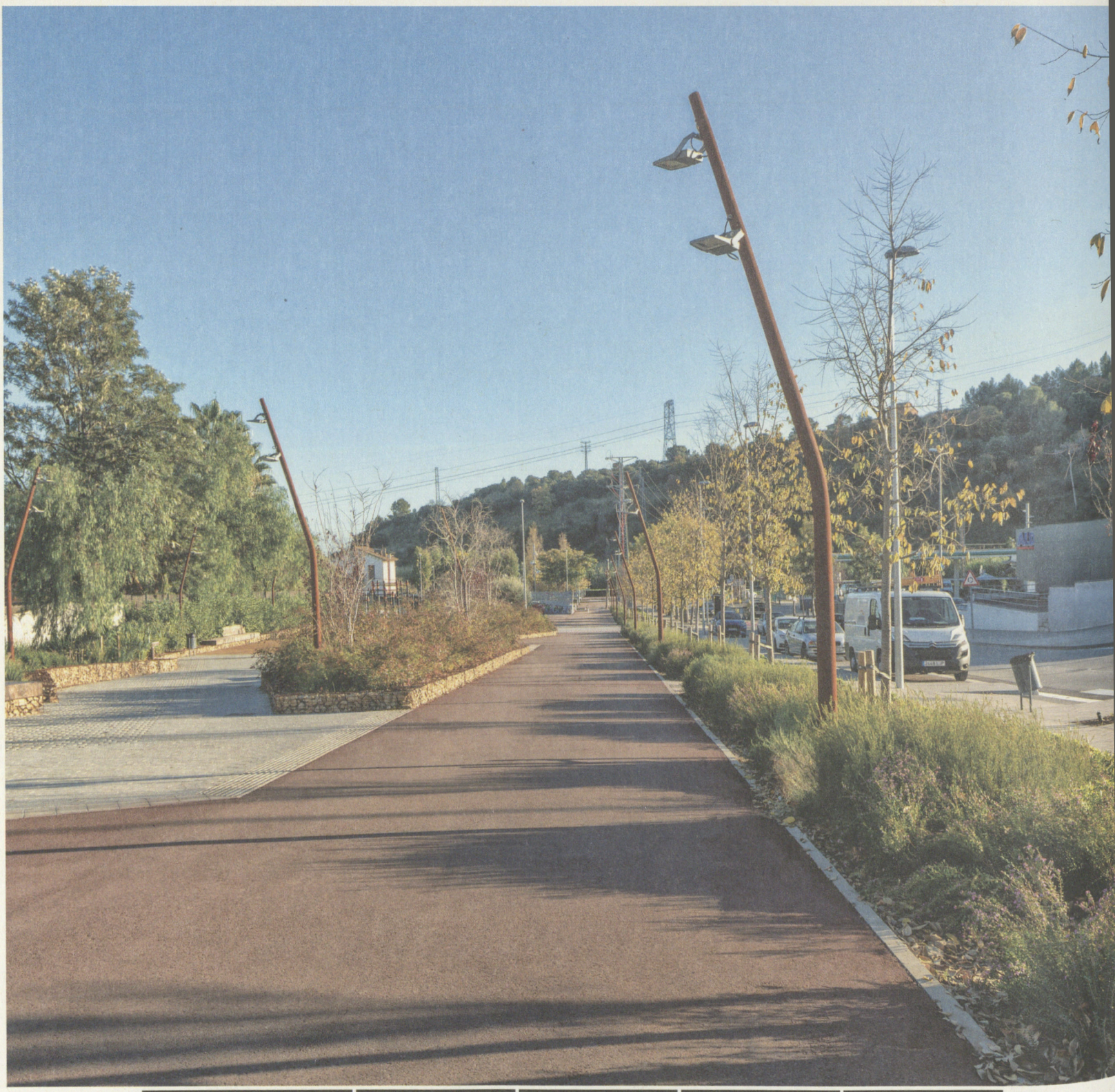
El procés de transformació de l'avinguda de Cerdanyola se circumscriu als trams integrats en la zona d'eixample a tocar del Monestir de Sant Cugat, que tenen una gran activitat comercial que es vol preservar. Es proposa modificar totalment la secció del carrer i convertir-lo en plataforma única amb prioritat per als vianants, amb una nova disposició de l'arbrat i del mobiliari urbà.

Els usos de l'espai es diferencien amb canvis en el paviment, que dona continuïtat als materials utilitzats en la remodelació del nucli antic: neutres amb l'edificació i de qualitat. Es defineix una franja de circulació a peu a tocar dels edificis, que té continuïtat també als creuaments i ajuda a disminuir la velocitat dels vehicles que travessen; un pas de circulació només per a vehicles autoritzats, i una franja amb espais d'estada i parterres amb arbres i plantes arbustives a la banda més assolellada.

Amb unes directrius similars a la reurbanització d'aquest primer tram, es remodela tot el carrer per fases per convertir-lo en un nou eix cívic.



1/1000



Zona verda al carrer de Claverol

Sant Vicenç dels Horts

ROGER MÉNDEZ
(AMB)

2018-2020
3.030 m²
549.577 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Núria Herrero (AMB)

EQUIP AMB
Jonatan Álvarez
Aïda Artiz
Arnau Canyes
Susana Casino
Arnau Marimón
Cristina Pedreira

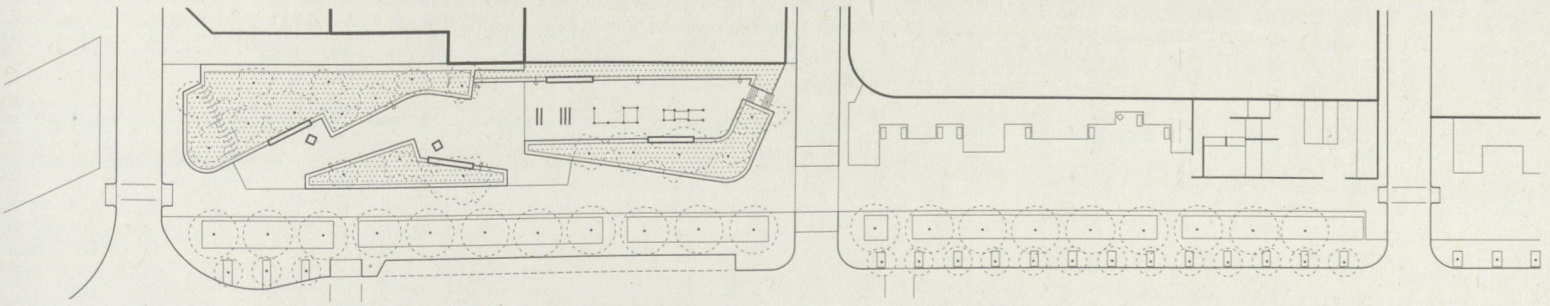
COL·LABORADORS
Societat Orgànica

CONSTRUCTOR
Roig

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts

FOTÒGRAFA
María José Reyes





1/1000

S'urbanitza un tram del carrer de Claverol que es troba entre dues actuacions prèvies de caràcter diferent, un espai no pavimentat que es feia servir d'aparcament. L'objectiu és millorar la integració del carrer a la trama urbana i fer-ne un lloc d'estada confortable, amb abundant presència de vegetació i un circuit de gimnàstica a l'exterior.

Es proposa una alineació de grevíl·lees i lledoners a tocar de la calçada per ombrejar el recorregut, del qual es millora l'accessibilitat i se'n reforça la protecció respecte del trànsit intens amb un llarg escocell enjardinat. A la zona verda interior, totes les estratègies es dirigeixen a la gestió sostenible de l'aigua de pluja: la vegetació queda circumscrita amb gabions que capten l'aigua i la infiltren lentament; els paviments són permeables, i els excedents d'aigua de pluja es condueixen cap a dos pous d'infiltració.



Accés a l'estació de ferrocarril

Barberà del Vallès

MAIRA GONZÁLEZ
(Maira Arquitectes)

2016-2019
6.410 m²
1.018.052 €

COL·LABORADORS
AVANT
Eletresjota
MVA despatx d'arquitectura i estructura
SBS Simón i Blanco
VVV Proyectos y Servicios con Ingenio

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Barberà del Vallès

CONSTRUCTOR
Eurocatalana

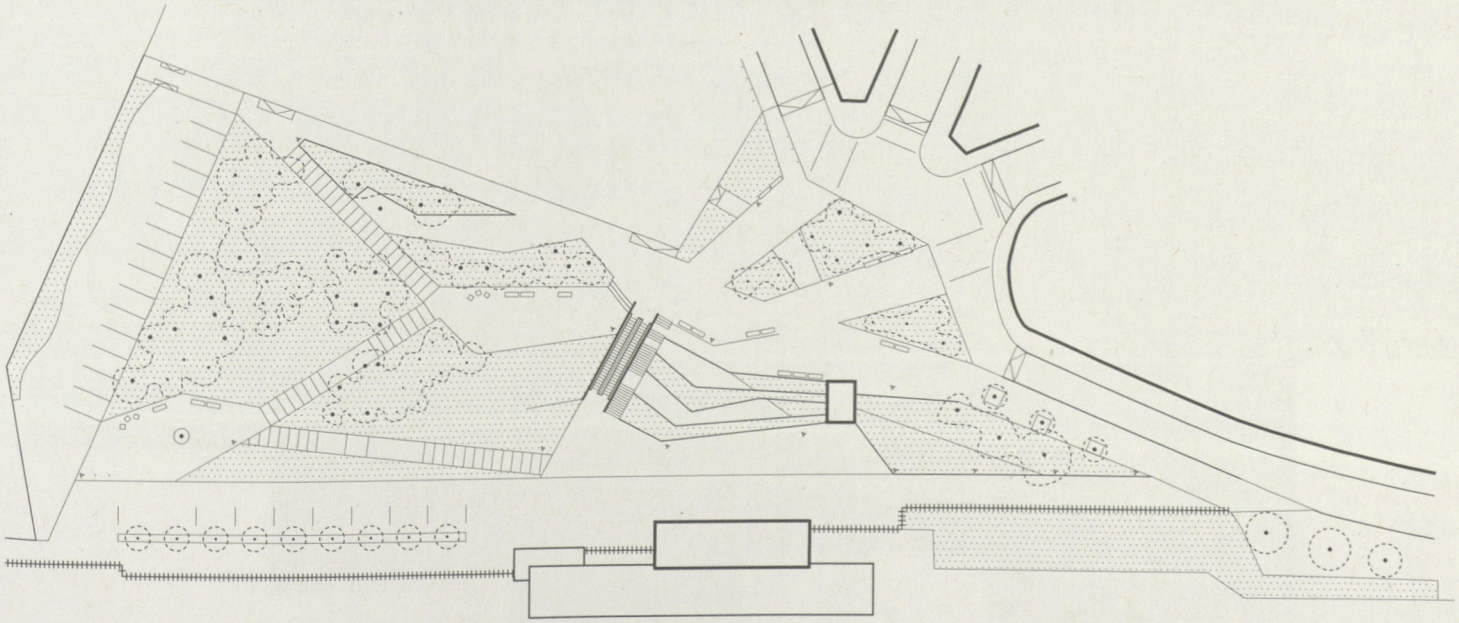
FOTÒGRAF
Gabriele Bortoluzzi





Com un pas més en el procés per millorar l'accessibilitat a l'estació de tren de Barberà, que està en una cota inferior respecte dels carrers per on s'hi arriba, es dissenyen unes rampes que s'adapten a la topografia actual per respectar els pins i xiprers existents. S'ordenen les vores d'aquesta àrea boscosa per situar-hi llocs d'aparcament adaptat i de bicicletes, i es prolonga el carrer que hi ha al llarg de les vies per a vianants, bicicletes i vehicles de servei.

A la nova plaça de Josep Badia, es reordena la circulació de vehicles i es redueix la superfície asfaltada per convertir-la en una plaça pavimentada i enjardinada, de manera que passa de ser un creuament de carrers a un espai que combina àrees d'estada i àrees de pas per a vehicles i vianants i que busca la continuïtat amb la ciutat més propera.



1/1000



Jardins de Joan Salvat-Papasseit

El Prat de Llobregat

CARLOS LLINÁS
(AMB)

2018-2019
5.932 m²
1.091.300 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Jordi Larruy (AMB)

EQUIP AMB
Jonatan Álvarez
Arnau Canyes
Susana Casino
Tamie Delgadillo
Oriol Paluzie
Ferran Roca

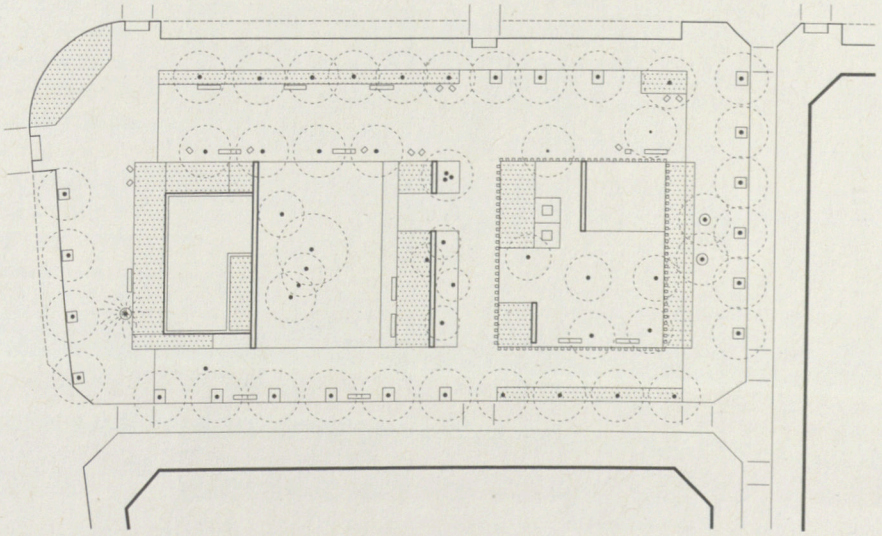
PROMOTORS
AMB
Ajuntament del Prat de Llobregat

CONSTRUCTOR
Benjumea

FOTÒGRAF
Jon Arruti



La nova plaça que formen els jardins de Joan Salvat-Papasseit guanya espai per als ciutadans en un barri residencial dens i amb diversos centres educatius propers. S'eliminen les barreres que dificultaven l'accés, com ara els cotxes aparcats i la tanca arbustiva perimetral, incorporant dos dels carrers amb què limita en una plataforma única conjunta, i s'aconsegueix així millorar la permeabilitat amb l'entorn urbà.



1/1000





S'ordenen els espais agrupant-los en una gran franja central, on es manté bona part dels arbres existents i es delimiten diverses superfícies de sauló, a més de la zona de jocs infantils inclusius i l'estany. Entre aquests elements s'intercalen agrupacions d'espècies arbustives de mides diferents, que ajuden a donar un aire de *jardins* al conjunt. A tocar de l'avinguda de Pompeu Fabra es disposa una gran àrea lliure, pavimentada, per a usos polivalents (estada, joc, petits espectacles, etc.), amb una filera d'arbres i arbustos que protegeixen l'espai de circulació dels vianants del trànsit del carrer.



Carrer d'Andalusia

Castelldefels

CRISANT ROMANS

2016-2018
2.540 m²
523.263 €

COL·LABORADORS
ICA Grupo
MOR arquitectura tècnica

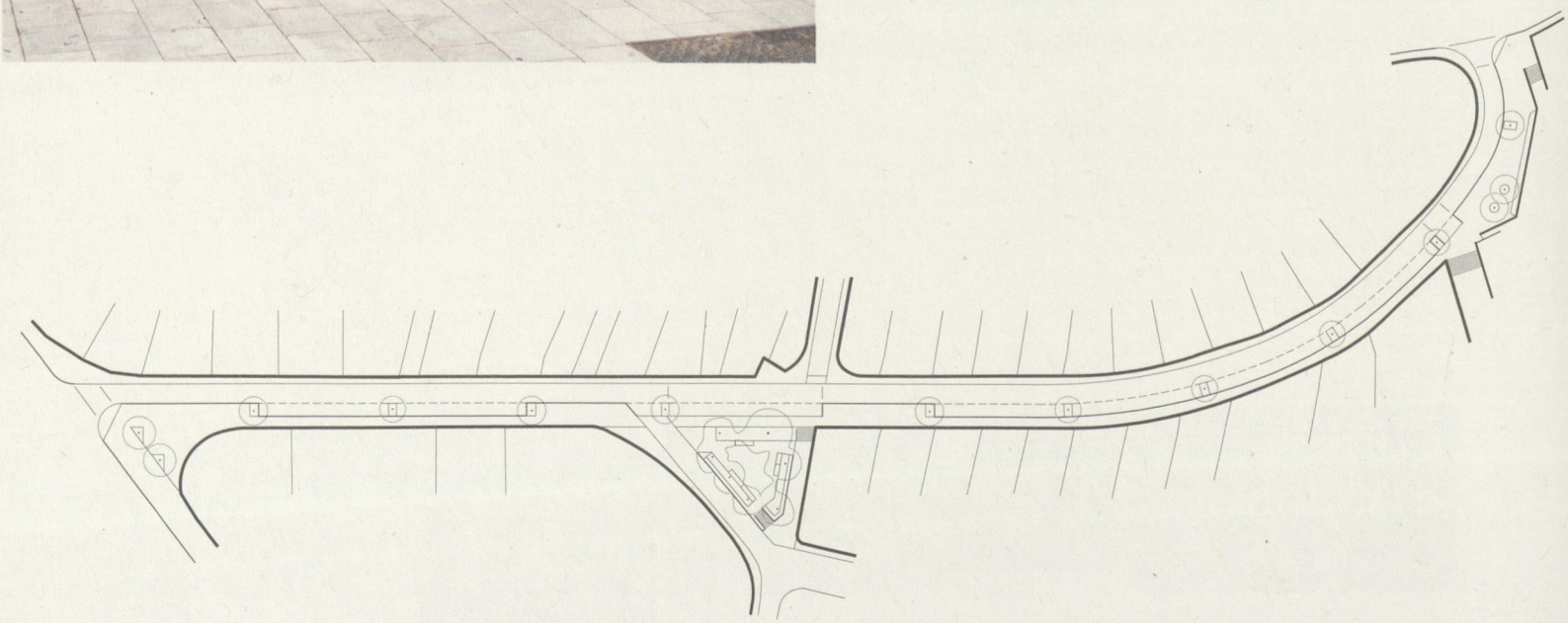
PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Castelldefels

CONSTRUCTOR
Gicsa

FOTÒGRAF
Adrià Goula







1/1000



MODEL D'ESPAIS LLIURES

Per millorar l'estructura urbana de Castelldefels és necessari definir un model de ciutat que serveixi de marc per tirar endavant polítiques urbanístiques, socials i ambientals. Partint de la forma i l'organització del territori, es proposa un model que reconeix i potencia sis eixos estructurants que hauran de recosir la ciutat en el sentit mar-muntanya, travats transversalment per l'actual C-245 transformada en avinguda metropolitana.



La renovació del carrer s'emmarca en la transformació urbana del barri de Vistalegre de Castelldefels. Per donar més espai i confort als vianants i ordenar l'aparcament, la nova secció del carrer és asimètrica, amb una vorera estreta enrasada amb la calçada a una banda i, a l'altra, una vorera més ampla i elevada que, en alguns punts, reserva tot l'espai per formar zones d'estada amb bancs o incloure columnes d'il·luminació i escocells per a nous arbres.

A mig carrer hi ha una petita plaça triangular limitada per pendents diferents. Per no perjudicar l'arbrat, es deixa la plaça al nivell en què es troba, i es tracten els murs del perímetre per millorar la transició amb l'entorn. El mur del carrer d'Andalusia es converteix en un talús amb vegetació i els altres dos es fan *desaparèixer* des de l'interior de la plaça reduint-ne l'alçària.

Per reforçar la continuïtat de l'espai públic, s'utilitza la mateixa peça de formigó per revestir els murs i per al paviment del carrer i la plaça.



Carrer i plaça d'Azorín
Badalona

JAVIER ZALDÍVAR
(JZ Paisatge i Arquitectura)

2018-2021
2.510 m²
566.509 €

EQUIP AMB
Jonatan Álvarez
Jordi Bardolet
Núria Saura

EQUIP JZ
Quim Bosch

COL·LABORADORS
Lourdes Romeo
Elisabeth Torregrosa
Carmela Torró

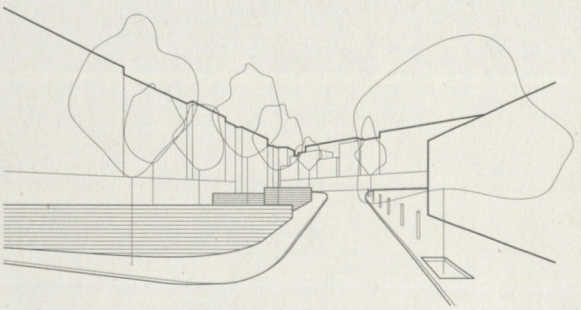
PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Badalona

CONSTRUCTOR
Roig

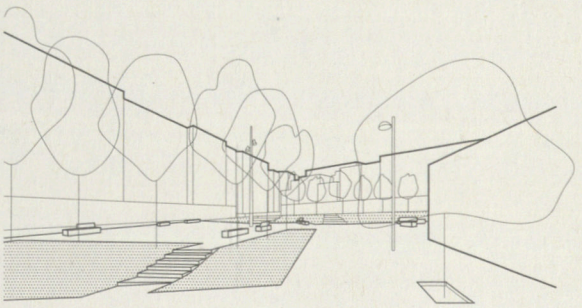
FOTÒGRAF
Quim Bosch



Ampliar i millorar l'espai públic per al barri, fer-lo més accessible i més sostenible. Així es poden resumir les intencions de la remodelació de la plaça d'Azorín de Badalona. Tenint en compte el desnivell entre els carrers que l'envolten i la fragmentació de l'espai de partida, es busca una cota intermèdia on construir la nova plaça de manera que tingui la màxima superfície plana possible.



ESTAT PREVI



ESTAT ACTUAL



Els límits de l'esplanada principal es defineixen amb talussos de vegetació, que ajuden a salvar les diferències de nivell amb els carrers perimetrals tot garantint la continuïtat física i visual entre les diverses parts de la plaça. Aquests espais verds, amb rampes o escales integrades, contribueixen a la biodiversitat i a la sostenibilitat del conjunt.

La transformació fa desaparèixer el tram del carrer de Pérez Galdós que dividia l'espai en dos i incorpora el carrer d'Azorín, que es transforma en plataforma única amb un sol carril de circulació.



Plaça de Francesc Macià

Sant Feliu de Llobregat

FRANC FERNÁNDEZ
(Franc Fernández Arquitectura)

2017-2020
2.173 m²
632.058 €

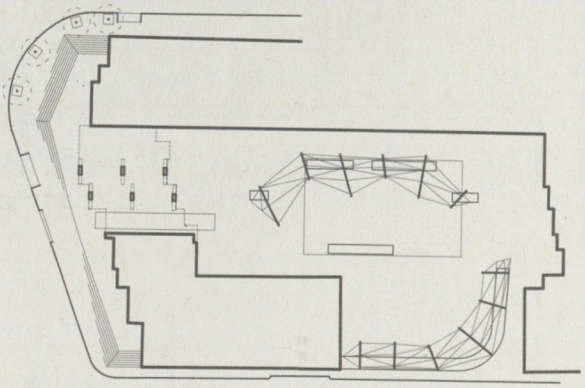
EQUIP FRANC FERNÁNDEZ
Andrea Caparrós
Maite Moya
Jordi Sancho

COL·LABORADORS
Atis Obres i Projectes
Factors de Paisatge
JSS Efficient Engineering
Masala Consultors

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat

CONSTRUCTOR
Artífex

FOTÒGRAF
Andrés Flajszer



1/1000



La reurbanització d'aquesta petita plaça interior, a la qual s'entra per un passatge sota d'un dels edificis i per un carrer que està en una cota més baixa, respon a la demanda d'accessibilitat per a tothom expressada pels veïns en un procés participatiu.

Es remodela la part central de la plaça per unificar-la a un sol nivell, de manera que sigui més fàcil compartir l'espai públic: tant hi pot haver infants –amb un espai específic per als més menuts– com adults, amb la consegüent interacció intergeneracional que tants beneficis aporta a la vida dels barris.

La vegetació té un gran protagonisme en tota la intervenció, ja sigui a l'àrea de la rampa d'accés, on els parterres s'adapten a la topografia en pendent i minimitzen l'impacte visual dels desnivells, com a la plaça, on es construeixen pèrgoles metàl·liques per on van creixent espècies enfiladisses que contribueixen a esmorteir el soroll que generen les activitats i, alhora, la doten de color i de vida.

Espai mobi-litat

Urbanista a la regió metropolitana de París, Paul Lecroart (1962) és un expert en la gran escala sostenible. Va desenvolupar, entre d'altres, el Pla Verd de la regió metropolitana de París i el projecte París Olímpic, fomentant la renovació de les autovies i la conversió en zona de vianants dels marges del Sena. Professor de Planejament Estratègic a París (Sciences Po - École Urbaine i École d'Urbanisme de París), ha assessorat sobre mobilitat en ciutats com Bodø (Noruega), Cali i Medellín (Colòmbia), Teheran (Iran), Trípoli (Líbia), Vitória (Brasil), Changzhou (Xina), Moscou (Rússia), Rabat (Marroc), Johannesburg (Sud-àfrica) o Mont-real (Canadà).

Ha transformat la mobilitat de ciutats com Seül amb la recuperació de l'espai robat per les autovies. És cert que el trànsit hi va disminuir un 82 %?

El que va passar a Seül va ser que l'alcalde, Lee Myung-Bak, volia apostar per la recuperació del riu Cheonggyecheon i per això va fer tot el necessari per assolir-la. Això va implicar disminuir el trànsit rodat. Ho va aconseguir de diverses maneres. Per començar, va augmentar la freqüència i la velocitat —amb vies d'ús exclusiu— del sistema d'autobusos. Va crear línies d'autobusos exprés i va instaurar un sistema d'incentius per deixar d'utilitzar el vehicle privat. A Seül, si no condueixes un de cada deu dies aconsegueixes descomptes per al carburant i bitllets gratuïts per al transport públic. Això va ser clau per fer que el trànsit disminuís. Una altra estratègia va ser reduir les places de pàrquing. Va dificultar, al capdavall, l'ús del transport privat. El conjunt de totes aquestes mesures va comportar una espectacular reducció del trànsit urbà.

Penalitzant?

També hi va haver raons psicològiques. Molts conductors van pensar que el resultat seria caòtic i això els va dissuadir. Va fer canviar els seus hàbits. El 82 % esmentat es refereix a la reducció de l'accés de cotxes.

Amb mesures similars, la reducció del trànsit en altres ciutats, com París o Nova York, només va assolir el 25 i el 27 %. Si Seül n'és el gran exemple, què hi va funcionar millor?

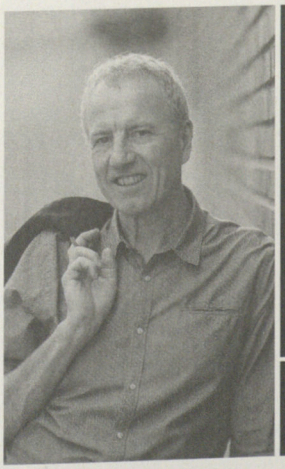
L'alcalde tenia control de tots els factors implicats en la mobilitat. És el responsable últim del trànsit, del transport públic, del desenvolupament urbà i dels aparcaments, i es va assegurar que hi hauria altres maneres d'accedir al centre urbà. Va aconseguir canviar l'escala més gran alterant l'escala petita. Però hi ha alguna cosa més. Gran part del trànsit era causat per la venda ambulant i l'alcalde va desterrar aquesta pràctica donant-li un lloc a la perifèria de la ciutat. La idea era transformar el centre en un espai per a oficines i habitatges.

Canviar la mobilitat té un cost social?

A Seül en va tenir, sens dubte. La venda ambulant que va ser desplaçada era específicament de components electrònics. L'alcalde va creure que, en el seu cas, la proximitat no era tan clau i va desplaçar aquests venedors. El que no sé és com els va ara al lloc designat per a aquest tipus de comerç.

El desplaçament d'alguns comerços per millorar la circulació és una forma de gentrificació?

En aquest cas no ho va ser. Molts comerços ocupaven edificis en mal estat. Alguns, regularitzats, es van quedar. Es va reubicar la resta en llocs de renda baixa.



«Canviar la manera de treballar ha alterat la manera de moure's per la ciutat.»

—Paul Lecroart

Per Anatxu Zabalbeascoa

La reordenació de la mobilitat i del trànsit urbà és més fàcil de fer en països asiàtics on tenen una idea de la col·lectivitat més desenvolupada que la majoria de països occidentals?

En realitat, el que fomenta el canvi més gran és que la vida en un lloc sigui insostenible. Consumit per autovies elevades que creuaven el centre urbà, el cor de Seül no donava per a més i la gent l'estava abandonant. Això passa sovint quan, en lloc de reparar aquest centre se'n desenvolupa un altre. La gent i les empreses es traslladen, i aleshores arriba finalment el moment d'actuar. Per revitalitzar el centre històric va ser clau fer desaparèixer l'autovia que el travessava. I dividia.

Defensa idees dràstiques per alterar la mobilitat de les ciutats.

Alterar la mobilitat d'una ciutat requereix temps. Fins i tot els canvis menors necessiten mesos per poder veure'n resultats. Però sempre val la pena.

Sempre? Com es jutja aquest retorn?

No conec cap alcalde de cap ciutat del món que, després d'alterar les vies d'accés i reduir la presència dels cotxes, no digui que va valdre la pena. I que ho tornaria a fer. Ni un. Alterar la mobilitat és un procés complex. Requereix temps, escolta i planificació. Però sempre compensa perquè restringir el trànsit de cotxes fa la ciutat, curiosament, més accessible. L'alcalde de San Francisco considera que limitar la presència dels cotxes, desviant l'autovia, va ser el millor que va fer en tot el mandat. I l'alcalde de Seül, Lee Myung-Bak, que va recuperar la vida del riu Cheonggyecheon, sepultat sota l'antiga autovia, va acabar convertint-se en president de tot el país. Va ser un alcalde controvertit, és clar. Era força autoritari.

Si limitar l'accés dels cotxes privats al centre funciona a tot el món, per què és tan difícil implantar-ho?

Treure els cotxes del centre fa que recuperem els cors urbans per als vianants. La gent hi segueix arribant, però d'una altra manera. Les grans autovies que travessen les ciutats van ser construïdes quan les ciutats eren centres industrials i necessitaven vies per al trànsit que hi accedia a portar o recollir les mercaderies. Avui treballem d'altres maneres. La gent ho fa en oficines, cafès, i ara, cada vegada més, des de casa. Canviar la manera de treballar ha alterat la manera de moure's per la ciutat. Ja no necessitem que les grans autovies travessin les ciutats.

El procés de reducció de l'impacte de les grans vies sempre és semblant: comencen tancant-les els diumenges —per dedicar-les a ús de vianants—, després s'hi limita el trànsit, moltes acaben desapareixent i totes es converteixen en un èxit.

És així. Però l'èxit és lent. I necessita totes aquestes fases. La primera fase és la clau. I és impossible aconseguir-ho sense el convenciment d'alcaldes o alcaldesses. La raó és que genera molta oposició, molts dubtes, i els polítics tenen pànic a despertar dubtes i rebuig. A París avui aplaudim la conversió en zona de vianants dels marges del Sena, però quan l'anterior alcalde, el socialista Bertrand Delanoë, va prendre la decisió, hi va haver moltíssima controvèrsia. I oposició.

Per què?

La regió i alguns ajuntaments de la perifèria volien poder creuar París amb cotxe. A més, hi va haver alguns serrells sense resoldre a la proposta. I aquests serrells són perillosos perquè els contraris a les propostes s'hi agafen. Es va assegurar que la mesura de retirar els cotxes dels marges del riu reduiria la pol·lució. I van presentar un estudi en sentit contrari, que demostrava que no es reduiria la contaminació perquè la presència de cotxes als carrers que voregen el riu augmentaria. Es van agafar a aquesta dada fins que l'alcaldessa Hidalgo i el seu equip van tornar a estudiar el tema i van oferir un altre argument de pes: el reconeixement del Sena al seu pas per París com a Patrimoni Mundial de la Unesco. Els cotxes no eren compatibles amb aquest reconeixement.

Un criteri cultural o econòmic té més pes que un de salut pública a l'hora d'alterar la mobilitat?

Fins ara sí. Així ha estat. És qüestió d'aconseguir canviar la llei.

Ha treballat per tot el món: Xina, nord d'Àfrica, Amèrica del Nord... Quan es redueix el trànsit privat a les ciutats, són els pobres els que es queden fora?

El que passa és que els pobres no fan servir el cotxe per arribar fins al centre. Hi arriben amb transport públic. Si en tenen, el fan servir per anar a treballar als afores de les ciutats, on hi ha la feina. Per això són més els rics que els pobres els que pateixen canvis a les seves vides amb l'alteració de la mobilitat urbana.

Creu que avui la mobilitat té a veure més amb les fronteres que limiten el moviment o amb els mateixos vehicles?

La mobilitat està relacionada fonamentalment amb la manera com perceps els teus desplaçaments. Si tens la sensació que moure't amb transport públic serà difícil, o molt lent, o molt incòmode, buscaràs alternatives. Tot el que dificulta els desplaçaments —

manca d'informació sobre línies d'autobusos, horaris o el plànol de la ciutat— complica la mobilitat. Després molta gent es perd amb el seu cotxe, però d'entrada es percep com a més còmode desplaçar-se conduint. Les ciutats han crescut vorejant les línies de tren, o els rius, justament perquè afavorien el transport de persones i mercaderies. A aquest embolic s'hi van sumar carrers i després, per sobre moltes vegades, carreteres i autovies. Això ha fet que caminar per les ciutats esdevingui una tasca difícil, si no impossible. A les àrees metropolitanes hi ha zones per on els vianants no poden transitar.

Les ciutats han desconnectat els seus habitants per connectar els vehicles?

Una cosa semblant, encara que als vehicles hi viatjava la gent. Als seixanta pensàvem que els cotxes serien la manera de moure's per la ciutat. I vam construir aquesta idea. Vam fer tot el possible per facilitar el moviment amb cotxe. El que va passar va ser que aquest planejament es va tornar contra els ciutadans: molts no tenen cotxe i els que el fan servir creen una congestió que patim tots. Ens hem complicat la vida intentant facilitar-la i ara és molt difícil tornar enrere: les autovies travessen les ciutats, són una capa més de construcció al costat de les vies i els serveis. Reordenar tot això és difícil.

Com planificar ara futures ciutats sense privilegiar el curtterminisme?

Abans els cotxes ens havien de salvar. Per això vam construir autovies. Ara creiem que ens facilitarà més la vida poder caminar i conviure amb les bicicletes.

Com pensar a llarg termini?

És molt difícil per les pressions polítiques i de la indústria. La idea era passar de cotxes alimentats per gasolina o gasoil als cotxes elèctrics. Però ja sabem que això no serà la solució. La contaminació es reduiria, però no el trànsit ni l'espai desproporcionat que ocupen els cotxes a les ciutats. No crec que el cotxe elèctric generalitzat sigui el futur.

Quin serà llavors?

Més enllà del transport públic, necessitem mobilitat individual, però aquesta pot tenir moltes formes diferents: cotxes més petits, motocicletes, bicicletes, patinets... Ara hem de treballar en sistemes plurals on la convivència de diversos mitjans de transport individual sigui possible. El cotxe ha de quedar en un segon pla. La mobilitat dominant, als centres urbans, haurà de ser a peu, caminant. Hem de capgirar les prioritats.

Com es mou per París, la seva ciutat?

En bicicleta.

Des de quan?

Des de fa trenta anys.

És un pioner!

Bé, abans no hi havia tanta gent pedalant.

Ha tingut mai un accident?

No. Per sort.

La seva dona també va en bicicleta?

Camina. I fa servir el metro. És una qüestió de costum. Fa deu anys vivia a Santa Mònica, a Los Angeles. I per anar al meu despatx a UCLA, havia de pedalar 11 quilòmetres. El primer dia vaig pensar que potser estava boig. Però vaig començar a parlar amb altres professors i estudiants que també ho feien i m'hi vaig acostumar. Que siguem bastants els que pedalem sempre ajuda i, a poc a poc, els conductors s'hi acostumen.

Està en forma?

Ajuda, però no n'hi ha prou.

Vesteix diferent des que va en bicicleta?

Sí. No porto jaqueta. El 2005 vaig anar a l'Iran i em vaig adonar que portar corbata era un signe colonialista. Me la vaig treure i no me l'he tornat a posar. Per què portar-ne? Repetim accions sense preguntar-nos per què.

Com podem saber que el transport en bicicleta, o en patinet, no és només una moda i desapareixerà si es crea un espai per afavorir-lo?

Bé, hem estat vianants durant tres milions d'anys.

No creu que una mica més i deixem de ser-ne?

Moltes persones sí. I això s'ha traduït en les epidèmies d'obesitat que sacsegen Occident. Hi ha molta gent que ha perdut la capacitat de caminar gairebé sense cansar-se per falta d'hàbit.

La contaminació tampoc ajuda. O la manca d'ombra.

És clar. Tot té a veure amb la facilitat per fer servir el cotxe. Fins ara ha estat la norma. Sobre allò que veurem en el futur només es poden fer hipòtesis. Hem parlat molt de cotxes, i fins i tot motos, compartits. Però no vivim en una societat que sàpiga compartir. Vivim en una societat habituada a comerciar. I són objectius molt diferents. Hem de pensar i planificar amb realisme.

I des del realisme què pronostica?

Avui podem conduir de París a Barcelona perquè els carrers estan connectats amb les autovies. I les autovies estan preparades perquè hi circulin els cotxes. Això vol dir que un carrer funciona a diferents escales. L'arquitecte Christian de Portzamparc assegura que els carrers sempre funcionen perquè són fàcils d'entendre. Són els límits els que orienten la circulació en un sentit o altre. No hi ha cap altra opció. Quan no hi ha carrer, tenim més opcions. Però ens perdem. Ens costa moure'ns sense límits. Hem de dissenyar carrers flexibles perquè puguin acollir diverses formes de mobilitat.

Què és més difícil canviar, les ciutats o la mentalitat i els hàbits dels ciutadans?

Crec que les dues coses van juntes. He analitzat les ciutats que han aconseguit canviar les mobilitats. Barcelona n'és una. S'ha transformat en els darrers trenta anys.

Creu que Barcelona està millorant com a ciutat?

Vostè no?

Continua sent una ciutat meravellosa, però perd població i guanya turistes.

Aquest és un problema molt habitual. Barcelona ha estat molt més llesta que altres ciutats a Espanya perquè no ha desenvolupat la seva perifèria com una extensió de la ciutat sinó com a altres barris. Això és un èxit. A França, les ciutats han crescut amb l'extensió del tramvia i s'ha desatès la densitat, excepte a Estrasburg o Nantes. Creieu que el model Barcelona està caduc?

Què creu vostè?

Barcelona té una escala molt humana. Les grans metròpolis s'associen a administracions més autoritàries.

Com a urbanista qüestiona el model de la ciutat sense fi?

Intentem demostrar que les grans metròpolis que van prosperar entre el 1990 i el 2010 han sumat als seus problemes habituals de segregació, contaminació i pobresa la crisi econòmica mundial. A les ciutats hi ha feina, per això la gent hi vol viure. Però ara costa poder viure a les ciutats. Poca gent s'ho pot permetre. Crec que el preu de l'habitatge és la causa de l'abandonament progressiu d'algunes ciutats. Molt més que la manca de qualitat de vida. Penso que són moltes les metròpolis del planeta que han millorat, en aquest sentit, els darrers anys.

Què ha canviat?

Als anys vuitanta, la majoria dels negocis abandonaven els centres urbans. Miri Nova York, per exemple. Aleshores un 85 % de les feines es creava fora de la ciutat, a l'àrea metropolitana. Des de l'any 2000, el 85 % dels llocs de treball es creen a Nova York.

Què ha revertit aquesta situació?

L'economia està més basada en el coneixement i els productes financers que en la producció industrial. Les oficines han substituït les fàbriques a moltes ciutats. És molt difícil predir els canvis urbans. El decreixement —de trànsit, població o negocis— és una cosa que els polítics mai no tenen en ment.

La ciutat dels 15 minuts no és una manera de reduir els desplaçaments, i en conseqüència, el trànsit?

No sé què és la ciutat dels 15 minuts.

No em digui. És un invent francès.

Ho sé. Però no m'agrada. A Bilbao em van demanar que en parlés amb Carlos Moreno. I vaig rebutjar fer-ho. Puc parlar de moltes coses, però no discutiré sobre aquest tema perquè s'ha convertit en un eslògan polític.

Què vol dir?

París és una ciutat dels 15 minuts. El barri tradicional ho és i sempre ho ha estat. Aleshores, on rau la novetat? En el nom? El meu fill sempre ha anat a escola, del parvulari a l'institut, a tres minuts de casa. Això no és cap novetat. Per això no en parlo i sí que m'agrada parlar del temps que perden els vianants a les cruïlles. Es pot dissenyar tenint en compte això: la millora dels temps d'espera dels vianants. A París hi ha grans avingudes que demanen deu minuts per creuar. No és, en aquest sentit, una ciutat dels quinze minuts si deu els fem servir per travessar un sol carrer!

Ha publicat el llibre *Cities change the world* (Les ciutats canvien el món). Què canvia les ciutats?

Les ciutats les canvia l'economia. El París actual està basat en intercanvi, com sempre ho ha estat, però ho havíem oblidat. Construïm laboratoris i centres de recerca a trenta o quaranta quilòmetres de les ciutats, i n'allunyem el coneixement. Quan han hagut de tornar, amb els canvis en la mobilitat, aquestes indústries i centres de recerca s'han instal·lat a l'est de la ciutat. Per què? Perquè allà hi ha la nova vida, els estímuls, la convivència, la ciutat per fer. Crec que avui la nostra és una economia d'estímuls. Necessitem interactuar, relacionar-nos contínuament.

Els barris més vius de les ciutats solen ser els més pobres, amb els petits comerços i la gent al carrer.

Exacte.

Entre altres coses, perquè les parts més riques s'han venut al millor postor no per habitar-les sinó com a béns d'inversió.

És una realitat. Es pot protegir l'habitatge. I si no el protegim, els inversors internacionals acabaran comprant el planeta creant una distorsió del mercat, fent que el nostre mercat immobiliari no sigui per als habitants de la ciutat. El sistema fiscal se n'ha d'ocupar, d'això. La inversió en habitatge ha de ser per viure-hi. En cas contrari serà la fi de les ciutats. No sé si és el gran problema de les ciutats, perquè n'hi ha molts, però sens dubte n'és un. A Viena, el 80 % de la població viu en habitatge públic. Molts de lloguer. Què passarà si es venen o es lloguen al millor postor?

Ha treballat, dèiem, per tot el món. Quina és, al seu parer, la ciutat amb millor mobilitat?

Crec que Itàlia ha canviat molt amb les zones de baixes emissions. És clar que Tòquio, Singapur o Hong Kong sempre han rebutjat els cotxes. Però no tenen bons espais públics. En espai públic crec que Barcelona guanya. I en mobilitat, els països nòrdics són molt interessants. El seu truc? La població està molt educada. El civisme s'ensenya a l'escola, que és pública, i és, per tant, també una escola de convivència. La pedagogia és senzilla si hi ha un interès per formar ciutadans lliures i implicats.

Sempre lloem el civisme nòrdic però ells tenen pocs habitants. Als països mediterranis som molts i molt més sorollosos. La fórmula ens serviria?

Educar sempre serveix. Barcelona i Bilbao han millorat moltíssim el seu espai públic i la conscienciació de la mobilitat. Els nòrdics són pocs i la població és homogènia. Els és més fàcil posar-se d'acord, però són un model. A Malmö quan compres un pis et visita algú de l'ajuntament per informar-te sobre el barri i les opcions de mobilitat. Això es podria fer a tot arreu, oi? Els grans canvis poden començar amb petites accions.


XARXA DE MOBILITAT ACTIVA
Plànol d'informació. Avanç del PDUM
XARXA VIÀRIA PACIFICADA
Camí verd
Carril bici
Xarxa Bicivia bàsica
Xarxa Bicivia secundària
Xarxa Bicivia bàsica projectada
Xarxa Bicivia secundària projectada
Estacions intermodals *park and ride*
Estacions Bicibox i Bicing
Grans recorreguts
Xarxa de carreteres històriques metropolitanes
Xarxa de camins històrics metropolitans
Relleu (pendent)
0
≥ 45%
Font: AMB. Servei de Redacció del Pla Director.
0 500 1000 2000 5000 m

A l'enginyer de camins Javier Ortigosa (Badalona, 1982) sempre li ha interessat la ciutat. Doctorat a l'ETH de Zuric amb una tesi sobre el trànsit urbà, és un expert en mobilitat urbana. Transdisciplinari en formació i interessos, defensa recuperar l'escala humana de les ciutats per sobre d'esgotar els algoritmes per maximitzar el sistema semafòric. És a dir, es pregunta què perdem i què guanyem quan la prioritat és moure's ràpidament per la ciutat.

Fa mitja vida que facilita la mobilitat motora. Ara la qüestiona?

Totalment, però la ciència de la mobilitat es basava a optimitzar la circulació de cotxes i és difícil canviar-la.

Al vianant no se'l considerava dins de la mobilitat?

Se'l protegia separant-lo i al cotxe se li facilitava la circulació. La mobilitat del vianant no té cap lògica econòmica. És més difícil de controlar. Un cotxe circula per un carril. Un vianant té desplaçaments més lliures. Per a la mobilitat del vianant caldria tenir en compte molts factors: la facilitat del moviment, la seguretat o l'aire que respira.

La seva disciplina va començar buscant l'augment del flux de cotxes i ara està fent el contrari?

No sé si s'ha capgirat, però avui la mobilitat busca adaptar-se a un nou món. Es va iniciar als EUA amb l'objectiu que els cotxes es desplacessin amb facilitat. He llegit que durant la Segona Guerra Mundial els americans van entendre que la xarxa d'autopistes de l'Alemanya de Hitler l'havia ajudat a expandir-se. Hi va haver un consens que la manera moderna de desplaçar-se seria en cotxe, per sobre de fer-ho en ferrocarril, que era rígid. Mentre que el cotxe era lliure i individual. Però el cotxe era un *hobbie* de quatre persones. El primer que va arribar a Barcelona l'anomenaven «el bòlid de Pedralbes». Si ho penses bé, és un invent resilient, funciona igual al Sàhara que a Noruega, deu anys com a mínim...

Però causa problemes que no vèiem.

És clar. Ha mort d'èxit. El cotxe va ser vist com la manera d'arribar a la modernitat. S'aplaudia la construcció de vies ràpides que travessaven les ciutats com l'arribada del progrés. Tenir xarxes potents de trànsit permet el desenvolupament econòmic. El nexe entre el PIB i el trànsit encara existeix.

Què va passar?

Als anys seixanta es va començar a desenvolupar una certa por del cotxe perquè els territoris no estaven preparats. Colin D. Buchanan va anunciar el 1963 que el cotxe col·lapsaria les ciutats. I per evitar-ho, les ciutats es van omplir d'infraestructures.

L'urbanisme de Cerdà no servia per al cotxe?

Les grans artèries —Gran Via, Diagonal o Meridiana— que estructuraven la retícula es van intentar continuar pel territori, sortint de Barcelona. Però va arribar un moment, als anys seixanta, en què aquestes infraestructures es van considerar insuficients. Va ser llavors quan van aparèixer més artèries per multiplicar el flux del trànsit.

S'alertava del perill i s'ampliava alhora?

Pensant que si hi havia més infraestructures se solucionaria. El problema que es veia era el col·lapse del trànsit, no la contaminació ni l'ocupació dels carrers pels cotxes



«El futur és pensar la mobilitat a escala metropolitana.»

—Javier Ortigosa

Per Anatxu Zabalbeascoa

aturats. Però és clar, el problema és que si construeixes més infraestructures, crees més demanda. Facilites que hi càpiguen més cotxes. I quan afavoreixes un tipus de mobilitat, en penalitzes un altre. Les rondes de Barcelona buscaven alleujar el trànsit i el que van fer, en facilitar l'accés a la ciutat, va ser desplaçar població al Maresme, entre d'altres llocs, i generar una demanda d'aparcament urbà. Es va duplicar el trànsit.

Quan es va començar a considerar que tant de cotxe era insostenible?

Als anys vuitanta es va començar a pensar com limitar els cotxes a la ciutat.

No van desaparèixer massivament...

La velocitat a la ciutat s'ha anat reduint per augmentar la seguretat i disminuir la contaminació. Però és cert que avui hi ha *superilles* a Barcelona i nusos de trànsit a altres llocs. El forat per als cotxes no desapareix, es trasllada.

Quantes mobilitats conviuen a l'àrea metropolitana?

Solem parlar de tres: l'activa —caminar o anar amb bicicleta—, el transport públic i el vehicle privat. Avui estem conscienciats amb la qualitat de l'aire. La gent pensa, si visc a l'Eixample respiraré aire contaminat i si visc a Sant Vicenç dels Horts, no. Però com aniràs fins allà i com et mouràs allà? Això afectarà l'aire!

La mobilitat activa abans s'anomenava passiva.

Sí. O lenta. I la vam capgirar. És la urbana. En una ciutat fàcilment fas 10.000 passes al dia. En un poble la gent agafa més el cotxe.

Hi ha lloc per als patinets elèctrics?

És una mobilitat individual que alguns consideren activa i d'altres no. Crec que no són pas una moda passatgera perquè tenen sentit. És una hibridació entre el patinet tradicional i la moto. A Barcelona no hi ha patinets elèctrics de lloguer compartit. I sí que hi ha motos. El que és elèctric està guanyant pes.

Això no és una substitució de combustible? Els nous vehicles no contaminen, però la seva presència pot ser aclaparadora.

En un cotxe elèctric necessites menys mà d'obra. La indústria perd treballadors. Guanyes en qualitat d'aire. I ocupes el mateix espai. Aquest és el drama de les ciutats: que en un aparell que ocupa tant es moguin 1,2 persones. La gràcia de les noves mobilitats és que ocuparan menys espai. La clau estarà en com es regulen.

Si tenen èxit els patinets, suposaran el mateix problema que els cotxes?

Probablement. Però el cotxe té molta autonomia i velocitat, per això pot captar una demanda territorial que els patinets no poden. Crec que en el futur tindrem carril cotxe. Seran l'excepció. I, ficat en un carril, se li reduirà la velocitat. Inducció del trànsit és augmentar-lo amb millors condicions. Desinducció, disminuir-lo. Alguns en diuen *evaporació del trànsit*.

Com s'aconsegueix?

No hi ha cap solució única. Se suposa que restringir l'espai per al cotxe fa que la gent reconsideri utilitzar-lo. Però no sempre. La mobilitat és un bé intermedi. El dret no és moure's sinó arribar als llocs: l'accessibilitat. En la mobilitat utilitzes el que et surt més a compte. Sempre hi haurà gent disposada a assumir la congestió i el preu d'aparcar. En cost sempre guanya el transport públic. També la part de consciència ecològica. Però en el temps...

Depèn del que valgui el teu temps?

Sí. I de si la diferència és o no assumible. Millorar el transport públic i encarir l'aparcament del cotxe són mesures eficaces per apartar els cotxes de la ciutat. Reduir l'espai de vegades només aconsegueix desplaçar la congestió.

Està a favor dels peatges urbans?

És una mesura. A Estocolm ho van fer. Cobraven deu corones, un euro, per entrar-hi. Al cap de dos dies el trànsit havia baixat un 20 %. I no s'ha recuperat.

Els rics hi poden entrar i els pobres no?

Que hi hagi menys cotxes sí que beneficia tots els ciutadans. La gran inversió en salut és l'estalvi en contaminació. Això protegeix la sanitat pública. I el transport públic, que amb un 20 % menys de trànsit va més ràpid.

I més ple.

Probablement. O no, perquè hi podria haver més freqüència.

Què és una mobilitat amable?

Se l'anomena també saludable o sostenible. I és la que no genera costos a la ciutat. Per exemple, caminar. Es tracta de no perjudicar els altres. I la mobilitat activa, caminar, és el 50 % de la mobilitat diària a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Ha canviat en els darrers anys?

Sempre ha estat així. Però augmenta amb les crisis econòmiques o amb la pandèmia.

Si la meitat de la població es mou caminant, per què es té tan poc en compte el vianant?

Hi ha una mobilitat relacionada amb la feina (el 30 %). La resta és de barri. I és sostenible. Es fa caminant. Implica el camí a l'escola o anar a comprar. És la proximitat. Encara hi ha pares que porten el seu fill amb cotxe a l'escola, però amb les escoles de barri tot això canvia.

Aleshores, com s'han apropiat els cotxes de la ciutat?

Aquesta és la gran pregunta. I ho han fet construint barreres metropolitanes amb les infraestructures.

La seva feina consisteix a desfer aquestes barreres?

En part. Treballem en planificació urbanística. Jo relaciono mobilitat i planificació urbana. Busquem que la mobilitat que generem —l'accés a les escoles, al lleure o als hospitals— sigui tan sostenible com sigui possible.

Anar amb cotxe a comprar feia de modern i avui de retrògrad.

A la ciutat mediterrània mai va funcionar del tot per la trama urbana. Als Estats Units ara construeixen barris. Washington, per exemple, s'amplia amb criteris europeus del segle XIX: l'escala humana, París, l'Eixample. Allà, el que volia la gent era més espai per menys diners i aquest model de ciutat de cases aparellades o unifamiliars aboca a la mobilitat amb cotxe, que avui la ciutat no pot absorbir. La ciutat dels 15 minuts és el barri de tota la vida.

Com es pot promoure el barri i no la segregació d'usos —treballar en un lloc i viure en un altre— a la ciutat?

Pensem a trenta anys vista. L'urbanisme, com que és lent, té una gran inèrcia. Els cotxes es qüestionaven als vuitanta i només avui n'estem veient la sortida. El futur de la mobilitat ens porta a l'eficiència: de cost econòmic, de cost de temps i de cost mediambiental. El que no sigui eficient o serà molt car o estarà prohibit.

Com es pensa a trenta anys vista?

Al segle XIX es preocupaven per treure els excrements dels cavalls. Avui pels cotxes i d'aquí trenta anys potser tothom travessarà parcs fent esport i això generarà problemes. Veurem.

Ja estan fent aquests parcs?

Estem dissenyant barris més equilibrats on la feina i els equipaments convisquin amb la vida quotidiana. Això hauria de reduir els desplaçaments. No pots fer un desenvolupament urbanístic sense pensar en el transport públic. I busquem recuperar xarxes a escala humana amb densitat urbana, diversitat, barreja social i usos del sòl (escoles, hospitals).

Per què és important la barreja social?

Perquè cadascú fa una feina. I si tots els que viuen en un barri fan el mateix, s'hauran de moure més.

Però els barris tenen caràcter: universitari, comercial...

És clar, una certa especialització. La ciutat es sectoritza per una qüestió econòmica. Però si un forner no pot viure al barri on cou el pa... la seva vida és pitjor i la del barri també. Si en un carrer tots són advocats, qui farà el cafè? Com més diversitat tens més s'entremesclen les demandes i més millora la mobilitat. La barreja tipològica és barreja social. La meva parella va anar a parir a peu perquè vivim al costat de l'hospital. Ens vam mudar allà perquè ella treballa a l'hospital.

Van prendre una decisió basada en la mobilitat.

Cada cop ho fa més gent. Abans escollies l'escola per l'educació, ara per la proximitat a casa. Això és prioritzar la mobilitat. És un somni que tothom pugui fer de tot al seu barri.

I això és nou?

S'ha aplicat tota la vida: escala humana i comerç local. Manuel de Solà-Morales deia que Barcelona encara viu de rendes de l'Eixample. Aquesta estructura barreja tants usos, escala humana i espai públic que és modèlica. Ara treballem junts els tècnics d'espai públic, edificació i mobilitat. I això es nota. Aprenem a conviure.

I ens hem sofisticat.

Abans hi havia cotxes i vianants. Ara hi ha diversos tipus de mobilitat amb diverses velocitats.

On hi ha avui bona mobilitat?

La prioritat que se li ha donat al vianant a Barcelona és un èxit. Als vuitanta ja es van planificar places i voreres amples. La tendència a generar espai per al vianant ve d'aquesta defensa de Bohigas i Busquets. Són coses petites com alinear el pas de zebra amb la vora del carrer per afavorir la circulació del vianant, per exemple.

És possible alentir la mobilitat sense alentir la vida?

Pots tenir una vida ràpida amb una mobilitat activa i sostenible. És una qüestió d'accessibilitat. El que no és lícit és anar per la ciutat com si estiguessis en una autopista.

Com arriba a la feina?

En Bicing. O en autobús. El 2016, quan vaig començar a treballar aquí, no era possible. Avui hi ha carril bici i Bicing. Tinc opcions de mobilitat.

I entre municipis?

Aquest és el repte. A escala metropolitana la mobilitat activa —caminant o amb bici— és encara un repte. Estem treballant perquè la relació entre municipis propers sigui fàcil. De Zona Universitària a Esplugues hi ha un quilòmetre. No hi pot haver una frontera per al vianant. És més a prop Esplugues que la plaça Francesc Macià, que és a tres quilòmetres, i tot i així allà puc arribar-hi caminant i a Esplugues, fins fa molt poc, no. Aquest és el repte. La majoria dels desplaçaments a l'àrea metropolitana són de menys de deu quilòmetres. El que cal crear és una ciutat metropolitana. Sabadell i Nou Barris són a quinze quilòmetres, una distància normal per a una bicicleta elèctrica. Hem de construir els canals per unir la metròpolis.

Dissenyen a vista d'ocell.

La Gran Via és la C-31. És el mateix carrer convertit en carretera, una gran avinguda que podria tenir un tramvia i voreres per unir el territori. L'escala dels grans eixos uneix, la petita escala facilita la convivència de barri. Totes dues són clau. Penso que això és el futur, la continuïtat: pensar la mobilitat a escala metropolitana. Això genera ciutat.



Carrer de Pere IV

Barcelona

JOSEP MUXART
(AMB)

2015-2017
15.549 m²
7.012.138 €

DIRECCIÓ D'EXECUCIÓ
David Aguilar (AMB)

EQUIP AMB
Javier Duarte
Francesc Germà
Laia Ginés
Cati Montserrat

COL·LABORADORS
CTP 1999

PROMOTORS
AMB
BIMSA

CONSTRUCTOR
UTE Acciona
Infraestructuras -
Copcisa

FOTÒGRAF
Adrià Goula

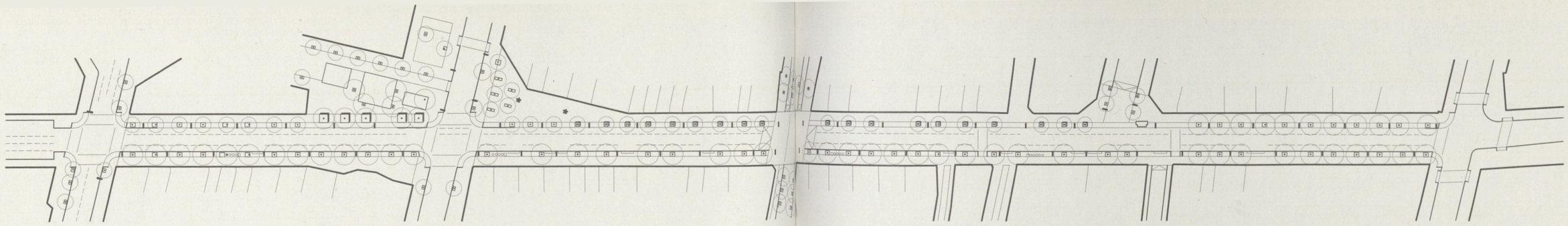


Històricament vinculat a les vies de sortida de Barcelona cap al nord, el carrer de Pere IV té actualment un caràcter més lligat a la vida del barri del Poblenou, i d'aquí ve la necessitat de transformar-ne l'estructura, per integrar-lo millor com a eix amb més presència de vianants i d'activitats, on els arbres proporcionin espais d'estada agradables.

La reforma que s'encara en aquest tram de carrer, que vol servir de model per a fases posteriors, fa créixer l'espai destinat als vianants i a la mobilitat activa i redueix l'espai destinat als cotxes, que passa de tenir cinc carrils de circulació o aparcament a tenir-ne dos.

Es defineix un carrer simètric amb voreres de més de cinc metres i una calçada central amb un carril de circulació de cotxes, un carril de servei (aparcament, contenidors, etc.) i un carril bici bidireccional. Aquesta simetria es reforça amb les alineacions d'arbres a les voreres i la disposició dels fanals a dues alçàries, una per il·luminar la calçada i l'altra per a la vorera.

La secció transversal del carrer diferencia el caràcter de les dues voreres. La de muntanya, la més pròxima al carril bici, està al mateix nivell de la calçada i té més espais d'estada: en algun tram els escocells dels arbres són alts i acabats amb fusta a mode de bancs, i la vorera s'eixampla en els creuaments amb els carrers de la Llacuna i de Castella, on es planten més arbres i es posen més cadires i bancs per seure.



1/1500



La vorera de mar, que conviu més directament amb els cotxes, té vorada per delimitar millor l'espai que aquests han d'ocupar i per facilitar un bon desguàs de l'aigua de pluja. Aquí els arbres també es planten en una sola filera, però sempre en escocells enrasats amb el paviment.

En el creuament de Pere IV amb la rambla del Poblenou es prioritza el pas de vianants de tot l'ample del carrer, de manera que tant la calçada com les voreres es resolen al nivell de la rambla i es converteix l'espai en una plaça que fa la funció de ròtula entre els dos eixos viaris.

En definitiva, amb la reurbanització del carrer de Pere IV es vol potenciar l'ús ciutadà d'una via que sempre ha estat significativa per al desenvolupament del barri del Poblenou.






CORREOS


P
P



Connexió pedalable

Diversos municipis

ENRIC BATLLE
JOAN ROIG
IVÁN SÁNCHEZ
(Batlleiroig)

2015-2018
15.230 m²
1.552.949 €

EQUIP AMB
David Aguilar

EQUIP BATLLEIROIG
Yago Cavaller
Dolors Feu
Antoni Monté
Francesc Montero

COL·LABORADORS
SBS Simón i Blanco

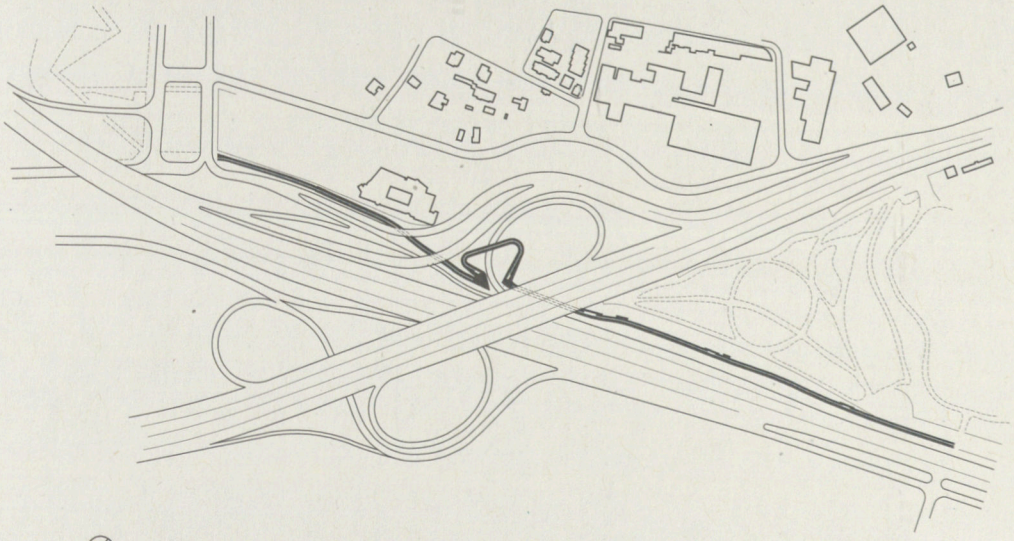
PROMOTORS
AMB
Aj. de Barcelona
Aj. d'Esplugues de Llobregat
UE – FEDER

CONSTRUCTORS
Rogasa
Agrotècnica del Segrià

FOTÒGRAF
Jordi Surroca i Gael del Río

PREMIS
Seleccionada:
Bicycle Architecture Biennale 2020
Mostra d'Arquitectura de Barcelona 2019
Construmat 2019
Premis FAD 2019



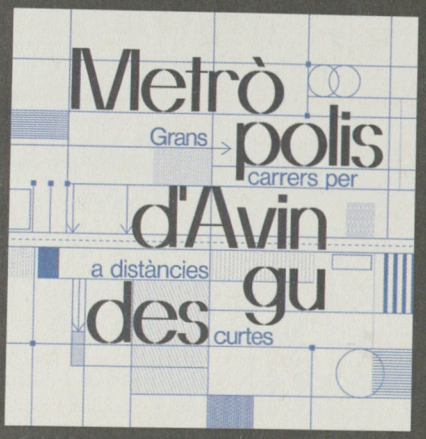


1/7500

La construcció d'una connexió per a vianants i bicicletes entre l'avinguda Diagonal de Barcelona i l'avinguda dels Països Catalans d'Esplugues de Llobregat suposa la superació d'un nus viari que és un dels enclavaments més complicats de la xarxa viària metropolitana: l'encreuament de la B-20 i la B-23 i el bucle que formen els diferents enllaços i accessos a les dues ciutats. A vegades passarel·la, i d'altres túnel, el camí redefineix els marges de l'autopista potenciant el verd urbà per suavitzar la duresa pròpia d'un entorn dominat per infraestructures de transport.







METRÒPOLIS D'AVINGUDES

Sota el lema «Grans carrers per a distàncies curtes», l'exposició Metròpolis d'Avingudes mostra una ciutat imaginada on les vies, autopistes i carreteres s'han transformat en espais públics accessibles, sostenibles i integrats. Són les idees sorgides del concurs Nusos i Cruïlles, una reflexió multidisciplinària sobre les *avingudes metropolitanes*, un concepte que proposa el Pla director urbanístic metropolità.



Es dissenya un traçat amb pendents suaus que s'adapten a les rasants del terreny i ofereixen comoditat als ciclistes i als vianants. La urbanització del camí defineix una amplada total de 4,5 metres i diferencia la via ciclista del pas de vianants amb dues franges de paviment contigües caracteritzades pel color i la textura. D'aquesta manera la via ciclista pot mantenir la continuïtat i l'homogeneïtat al llarg de tot el recorregut, alhora que els vianants poden caminar en un entorn renaturalitzat i enjardinat i gaudir d'alguns espais de descans gràcies als eixamplaments que s'adapten a la geometria del talús vegetal i l'arbrat existents.



Passeig de Llorenç Serra

Santa Coloma de Gramenet

CLAUDI AGUILÓ RIU
EVA PAGÉS
(AMB)

2017-2019
12.600 m²
2.037.030 €

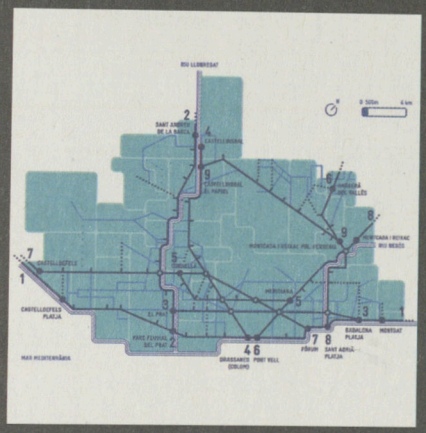
DIRECCIÓ D'OBRA
Jordi Larruy (AMB)

EQUIP AMB
Carles Español
Francesc Germà
Pepe Gil
Ainhoa Martínez
Mireia Monràs
Cati Montserrat
Daniel Vázquez

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet
UE – FEDER

CONSTRUCTOR
Copisa

FOTÒGRAF
Jeroen Van Mieghem



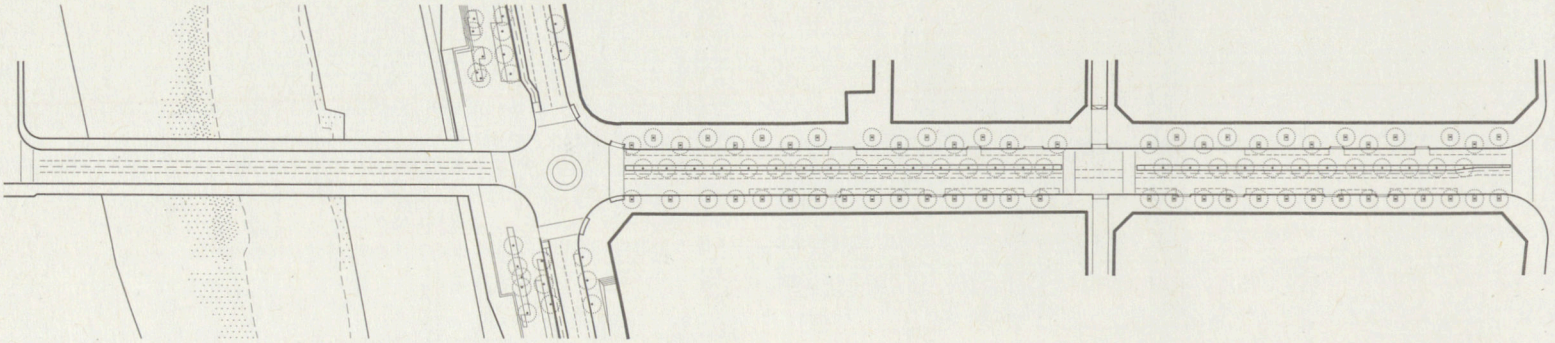
BICIVIA

La Bicivia és un conjunt d'eixos que articulen la metròpolis i permeten desplaçar-s'hi en bicicleta: quatre eixos verticals i cinc d'horitzontals. Amb unes mínimes condicions tècniques definides d'entrada, com ara la circulació per la calçada, el desplegament de cada tram es concreta adaptant-se a les característiques particulars de l'entorn. En definitiva, el que dona unitat a la xarxa és la continuïtat dels eixos i una senyalització única que la fa reconeixible.



D'aquesta antiga via que pertanyia a la xarxa de carreteres locals se'n reurbanitza un nou tram, amb els mateixos criteris, materials i elements utilitzats fins ara per remodelar el primer tram del passeig i altres carrers de la trama urbana central de Santa Coloma de Gramenet.

Es proposa una secció asimètrica del carrer en la qual la vorera nord, la més assolellada, és més ampla; al centre del passeig, a tocar de la mitjana amb arbres i plantes herbàcies, s'hi integra un carril bici bidireccional i la calçada es redueix a un carril de circulació i un de servei (aparcament i contenidors) per sentit. Es planten tres fileres d'arbres de fulla caduca alineats a portell, una a cada vorera i una a la mitjana, i es combinen diferents espècies de vegetació en superfícies que són també punts de drenatge i d'infiltració de l'aigua de pluja. D'aquesta manera es fomenta la connectivitat ecològica entre el centre de la ciutat i el riu Besòs i es formalitza la penetració de la infraestructura verda dins de la trama urbana.



1/2500



En arribar al riu, el passeig incorpora la rotonda que articula la cruïlla amb el passeig de la Salzereda, i el carril bici continua i travessa el riu Besòs per enllaçar amb Barcelona, com a part d'un dels eixos de la Bicivia, la xarxa pedalable metropolitana. Del pont sobre el Besòs, se'n renoven les voreres i l'enllumenat, que se substitueix per una alineació de bàculs al costat mar, en continuïtat amb la vorera del passeig de Llorenç Serra, i, com a contrapunt, es col·loca un passamà il·luminat a la barana de la vorera amb vistes a Collserola.

En definitiva, la remodelació del passeig de Llorenç Serra i el pont Vell de Santa Coloma aposta per una mobilitat més sostenible i per potenciar la infraestructura verda a la ciutat.



Accessibilitat al carrer de Bètica

Badia del Vallès

CARLES ENRICH
(Carles Enrich Studio)

2017-2019
1.000 m²
354.990 €

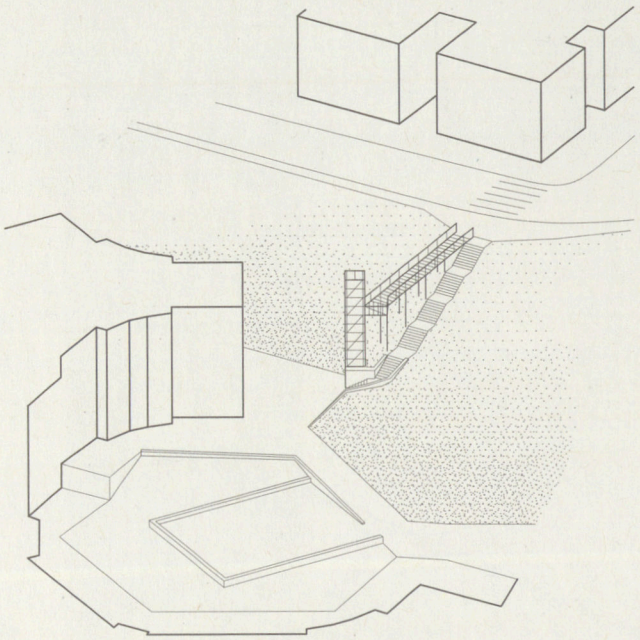
EQUIP CARLES ENRICH
Anna de Castro
Joan Martí

COL·LABORADORS
Brufau Cusó
MA+SA arquitectura
TRAM

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Badia del Vallès

CONSTRUCTOR
Voracys

FOTÒGRAF
Adrià Goula





La topografia de Badia del Vallès té importants diferències de nivell en alguns punts, que dificulten la relació entre carrers i l'accés de la població a tots els equipaments. Per solucionar aquest problema entre l'avinguda Mediterrània, on hi ha diversos blocs residencials, i el carrer de Bètica, on es concentren serveis com el mercat o les escoles, es proposa construir un ascensor i unes escales, tot respectant el talús vegetal i els arbres existents.

La caixa de l'ascensor té una estructura tubular lleugera i està tancada amb xapa d'acer microperforada i vidre, de manera que dona sensació de transparència i s'integra amb facilitat en l'entorn, igual que ho fa la passarel·la de connexió amb el carrer de Bètica.



PASSATGES METROPOLITANS

Els passatges són elements fonamentals per enllaçar els desplaçaments per la ciutat. Des de la petita escala, la intervenció immediata i la temporalitat curta, poden donar forma i contingut urbà als espais metropolitans. El concurs d'idees Passatges Metropolitans se centra en sis àmbits amb barreres i discontinuïtats on es poden desenvolupar connexions de mobilitat tova i velocitat lenta.









Al nivell inferior, es reordena l'espai entre edificis que, a causa del pendent tan pronunciat i la falta de drenatge, tendeix a inundar-se quan plou. S'afavoreix la permeabilitat del terreny mitjançant plans lleugerament inclinats que permeten controlar l'aigua de pluja, paviments de sauló i plantació de prat verd. Al centre, la nova àrea de jocs infantils té un paviment tou i un perímetre de gabions que compleixen una doble funció: ajudar a la infiltració de l'aigua i fer de bancs per fomentar els espais de trobada.

Així doncs, la intervenció millora la mobilitat del veïnat i retorna a la població una àrea d'estada i joc que sovint quedava inundada per la pluja.



Connectivitat al barri de Mas Rampinyo

Montcada i Reixac

ARIADNA PERICH

2017-2019
453 m²
496.898 €

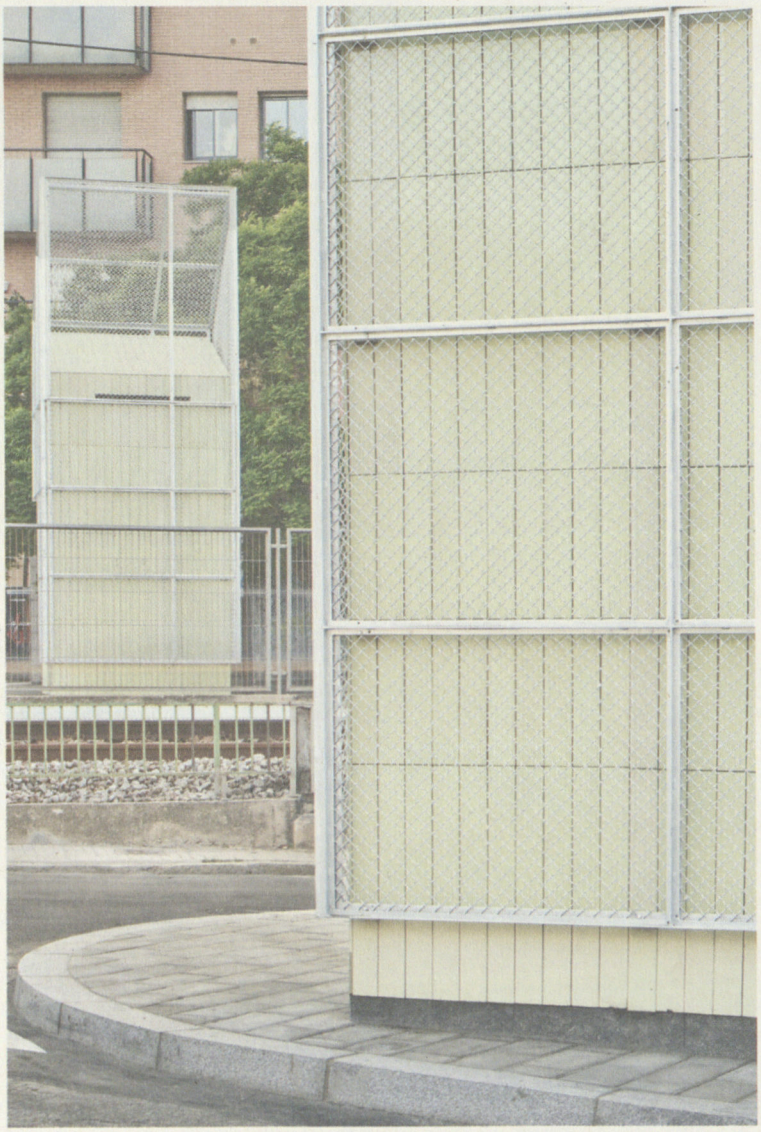
EQUIP AMB
Natalia Castaños

COL·LABORADORS
Eletresjota
March-Rius
Arquitectes Tècnics

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de
Montcada i Reixac

CONSTRUCTOR
Constructora del
Cardoner

FOTÒGRAF
José Hevia



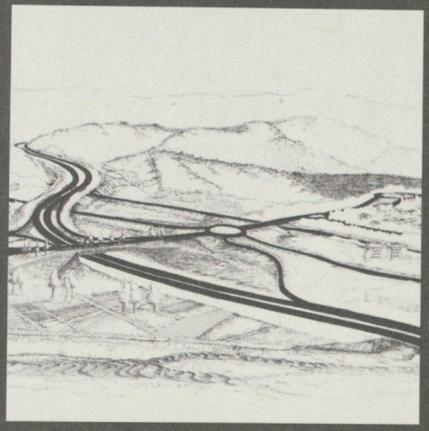


Dividit en dos per la via del ferrocarril, el barri de Mas Rampinyo de Montcada i Reixac necessita nous elements que facilitin la connectivitat entre els teixits residencials que hi ha a banda i banda. L'actual pas subterrani proper a l'estació es remodela per incorporar-hi un ascensor a cada extrem i estendre, així, l'accessibilitat a tota la població.

Els edicles dels ascensors tenen una doble façana: una capa opaca que tanca l'ascensor pròpiament dit i una capa molt més lleugera, de malla metàl·lica, que li dona un aire més escultòric. Les cobertes inclinades de les dues capes segueixen o es contraposen a les actuals marquesines que cobreixen les escales mecàniques de les sortides.

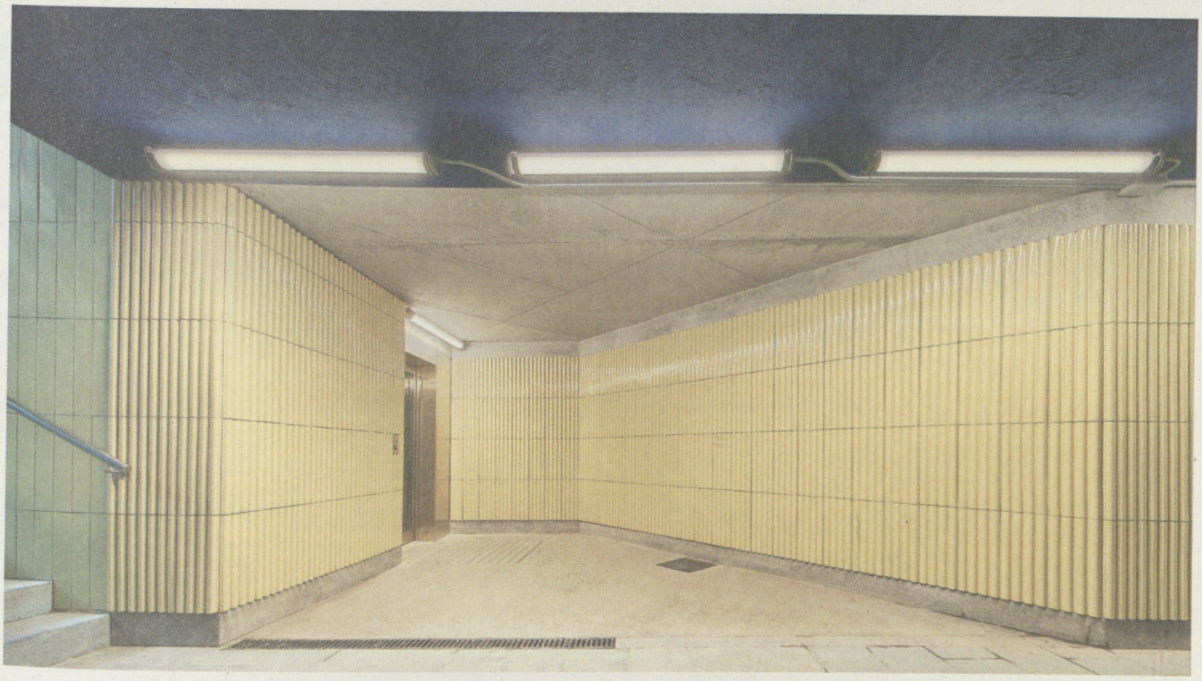
Al nivell inferior, els vestíbuls dels ascensors es disposen tangencialment al recorregut del pas subterrani eixamplant el passadís per crear petites sales que aporten confort i sensació de seguretat.

En definitiva, es reforça la universalitat d'un pas que salva la barrera de la via del tren i contribueix a cohesionar un espai urbà dispers i poc definit.



MODEL URBANÍSTIC MiR

Com a resultat de la seva posició geogràfica, el municipi de Montcada i Reixac s'ha anat fragmentant amb el temps fins a fer molt difícil la cohesió interna. El model urbanístic que es proposa parteix d'aquesta naturalesa fragmentària per capgirar la situació i potenciar una estructura clara que relligui el municipi, en reforci la riquesa morfològica i potenciï el seu dinamisme i la gran connectivitat amb l'entorn.







Accés al barri de Ciutat Cooperativa

Sant Boi de Llobregat

ROBERTO APARICIO
ROGER JORNET
SÍLVIA OLLÉ
(AR47)

2016-2019
2.106 m²
917.060 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Núria Herrero (AMB)

COL·LABORADORS
B-lap
Eskubi Turró Arquitectes

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

CONSTRUCTOR
Rogasa

FOTÒGRAF
Josep Casanova

Com a part de la remodelació integral dels espais públics de Ciutat Cooperativa, a Sant Boi de Llobregat, es transforma tot el front que dona a la carretera i al riu a partir de tres elements: una escala, una rampa i un ascensor, amb els quals s'ha de superar un desnivell de més de sis metres.

Per poder tenir un pendent que permeti un recorregut lineal més amable, la rampa recorre de punta a punta tota l'amplada del front, recolza sobre murs de gabions i va connectant els diferents replans de l'escala. Els espais que queden es terraplenen i es planten amb els margallons recuperats i noves espècies arbustives i enfiladisses.

Dos murs transversals de formigó, revestits de planxa d'acer Corten, delimiten el nou talús principal, entre l'ascensor, que se situa a tocar de la passarel·la que porta a l'estació, i l'escala, que es desplega a partir d'un tram que hi havia a l'altra banda. Al nivell superior es configura una plaça de sauló amb vistes cap al riu i pavimentada per tres costats per facilitar l'accés als blocs de pisos, al del barri i a l'ascensor i la passarel·la de l'estació.

En suma, el nou accés al barri és una gran façana verda, resolta a partir d'un joc de talussos enjardinats on s'integren els elements de mobilitat que donen accessibilitat a tothom.







Accés al parc Central

Sant Andreu de la Barca

SERGI CARRULLA
OSCAR BLASCO
(SCOB Arquitectura i Paisatge)

2017-2019
1.151 m²
493.683 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Jordi Larruy (AMB)
Gerard Yubero

EQUIP SCOB
Olga Saro

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Sant Andreu de la Barca

CONSTRUCTOR
Archs Constructora

FOTÒGRAF
Quim Bosch



La connexió del parc Central amb el nucli antic de Sant Andreu de la Barca ha de superar l'alçària del cobriment de les vies del tren, un desnivell de més de sis metres des del carrer de l'Anoia. Aquesta barrera per a la mobilitat dels vianants es resol amb una combinació de rampes i escales que segueixen l'alineació de l'actual límit oest del parc. El desplegament de la rampa, necessari per garantir pendents accessibles, es porta cap a una direcció paral·lela a la via del tren.

Es preserva la filera d'arbres existents al llarg de la via fèrria i es preveu la plantació de gespa i noves espècies arbustives per suavitzar l'impacte visual dels murs necessaris per a la construcció de les rampes i escales.

Així doncs, la nova entrada al parc Central permet que els vianants i vehicles de mobilitat activa hi accedeixin de manera més directa des dels carrers del nucli antic.





Carrer de la Clota sota l'AP-7

Cerdanyola del Vallès

MIREIA MONRÀS
(AMB)

2018-2020
9.387 m²
325.955 €

EQUIP AMB
Montserrat Arbiol

COL·LABORADORS
Pi Enginyeria Civil i Urbanisme
STATIC Ingeniería
Josep Cónsola

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès
UE – FEDER

CONSTRUCTOR
UTE Drim - Talio

FOTÒGRAF
Joan Guillamat

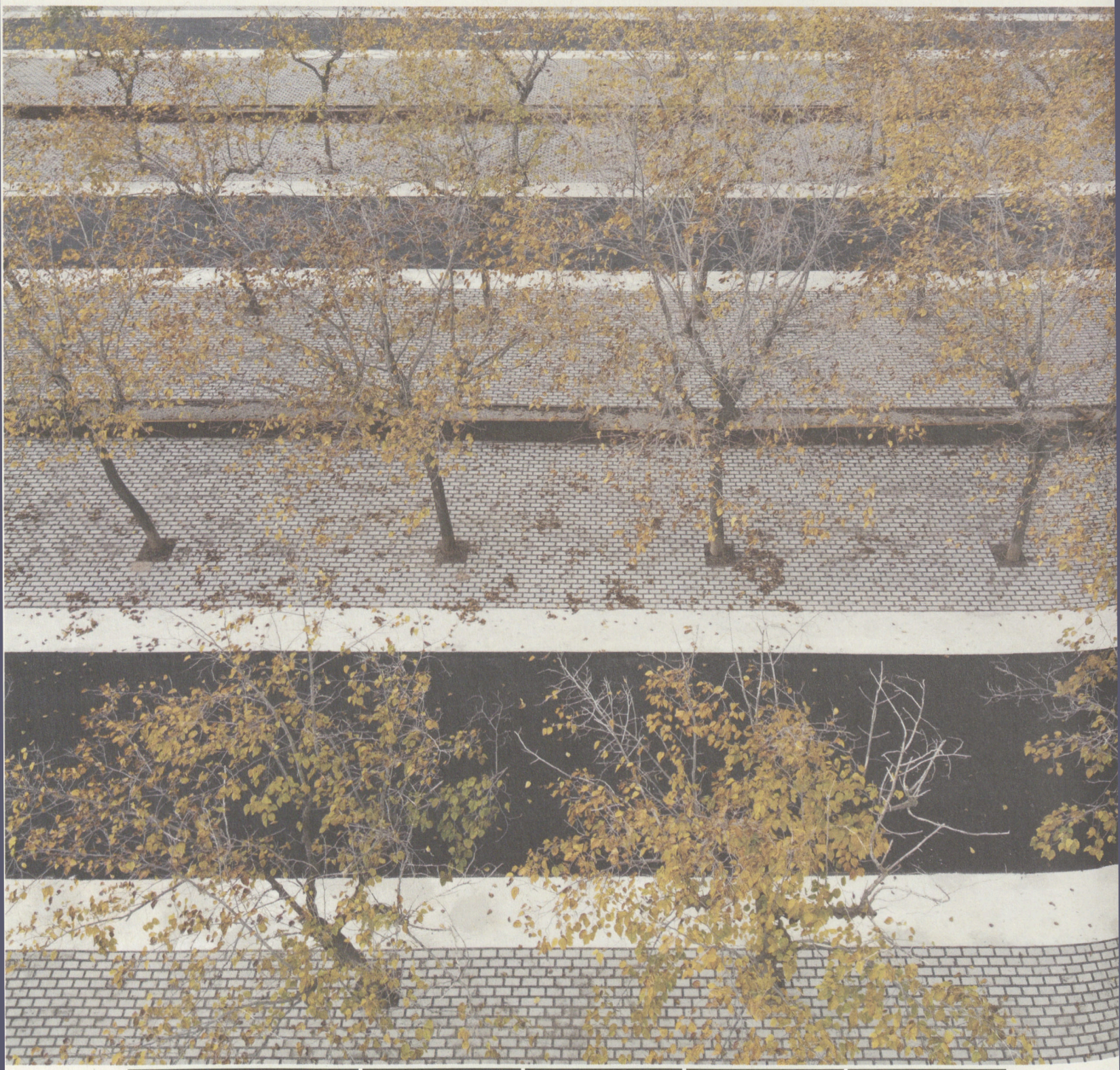




Per millorar la connexió a peu o amb bicicleta entre els municipis de Cerdanyola del Vallès i Badia del Vallès es construeix un camí segregat que ressegueix el carrer de la Clota i passa per sota l'autopista AP-7 fins al pont que travessa el riu Sec.

El camí, de tres metres d'amplada, es pavimenta amb formigó i presenta una forma sinuosa perquè s'adapta a la topografia i als elements existents. A una banda té una cuneta verda amb vegetació arbustiva que el separa del trànsit rodat i facilita el drenatge de l'aigua de pluja provinent del carrer; a la banda més propera al riu, s'aprofita el desnivell del talús per plantar vegetació de ribera a les parts més baixes, on es disposen les diferents espècies per estrats en funció del grau d'humitat. Puntualment al llarg del recorregut es col·loquen bancs per definir zones de descans.

Així doncs, s'urbanitza un nou camí verd al llarg del riu Sec, que contribueix a facilitar la mobilitat activa en espais on les infraestructures ho posen difícil.



Aparcament a l'illa del cementiri

Santa Coloma de Cervelló

ISIDRE SANTACREU
SANDRA MOLINER
(Santacreu-Moliner)

2018-2019
3.896 m²
298.154 €

DIRECCIÓ D'OBRA
Joan Castellví
Laura Gálvez
(AMB)

EQUIP AMB
Jordi Bardolet

EQUIP SANTACREU-MOLINER
Víctor Navarro
Albert Rabaza

COL·LABORADORS
Eva Blanco

CONSTRUCTOR
Civilstone

PROMOTORS
AMB
Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló

FOTÒGRAF
Joan Guillamat



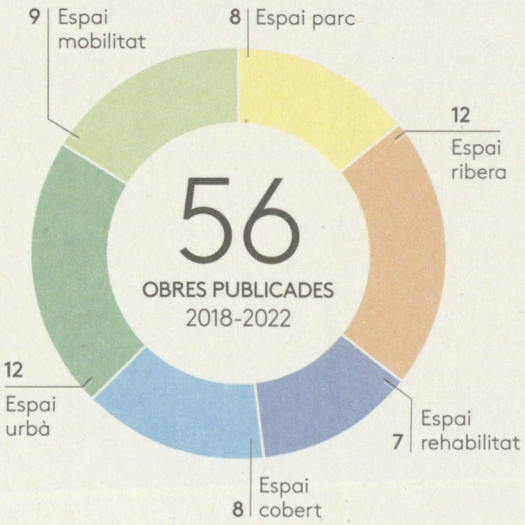


Una part del solar al costat del cementiri de Santa Coloma de Cervelló, que era de sauló i amb força pendent, s'adequa per continuar fent-lo servir d'aparcament. La provisionalitat de l'actuació fa que es respecti la disposició de les fileres de cotxes entre els arbres, però és necessari millorar el pendent perquè l'aigua de pluja no continuï fent estralls.

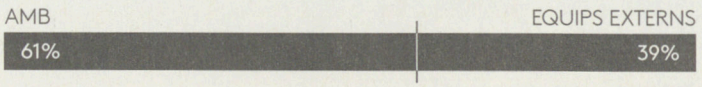
Així, s'afegeixen unes feixes transversals fetes amb jardineres drenants, que permeten la infiltració de l'aigua de pluja i alhora ajuden a suavitzar el pendent del terreny. Es pavimenta amb diferents materials segons l'ús: les zones de circulació s'asfalten; a les àrees d'estacionament s'hi posen llambordes amb junta oberta, i entre els dos paviments es disposa una cinta de formigó blanc que defineix els passos de vianants.

Tot aquest joc de bandes paral·leles –arbres, jardineres i els diferents paviments– té dos costats ben delimitats per carrers, però la trobada amb la resta de l'àrea verda del voltant és molt més indefinida i es resol amb un talús que la separa del camí de circulació perimetral de l'aparcament.

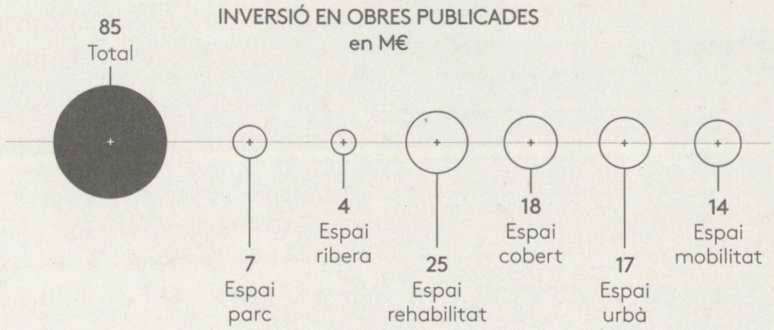
RADIOGRAFIA DEL PERÍODE 2018-2022



AUTORIA

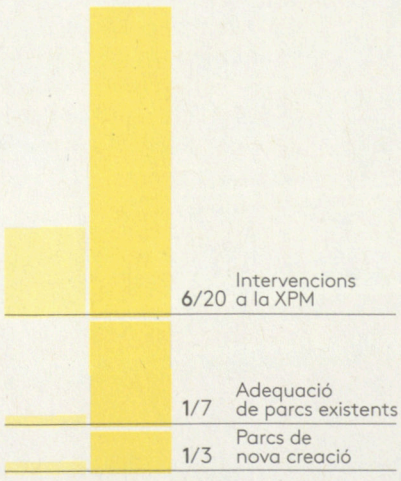


INVERSIÓ EN OBRES PUBLICADES
en M€

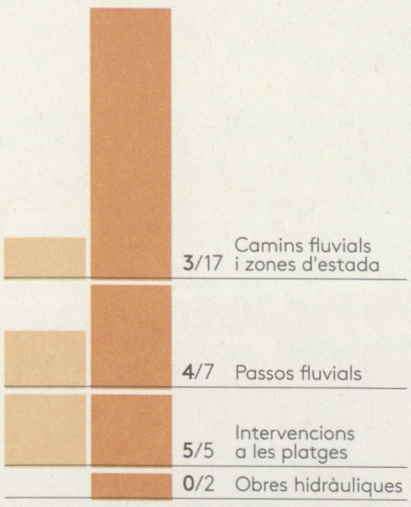


TIPOLOGIA DE LES OBRES

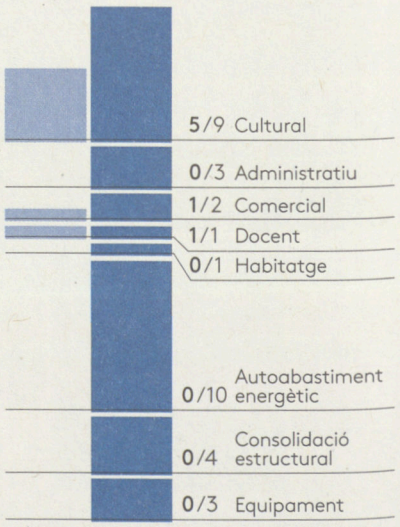
Publicades | Construïdes



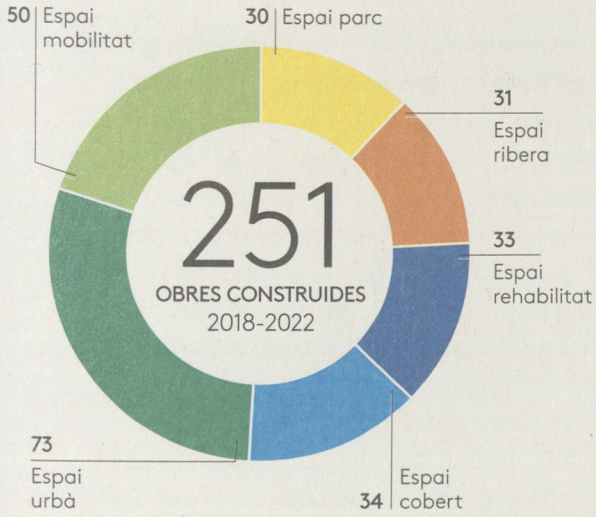
ESPAI PARC

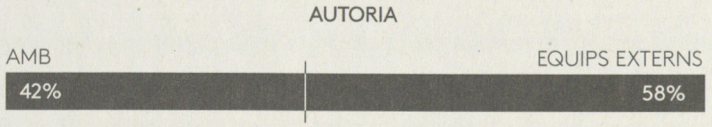


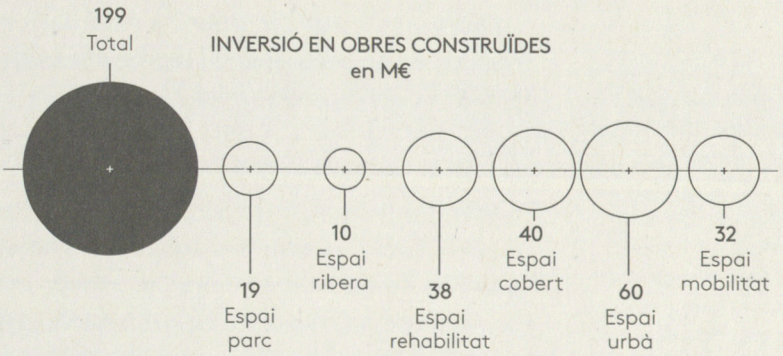
ESPAI RIBERA

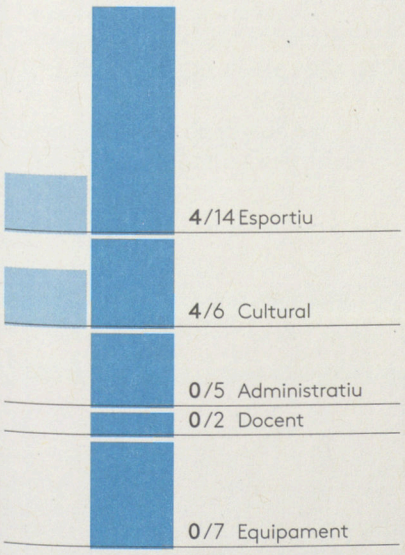


ESPAI REHABILITAT

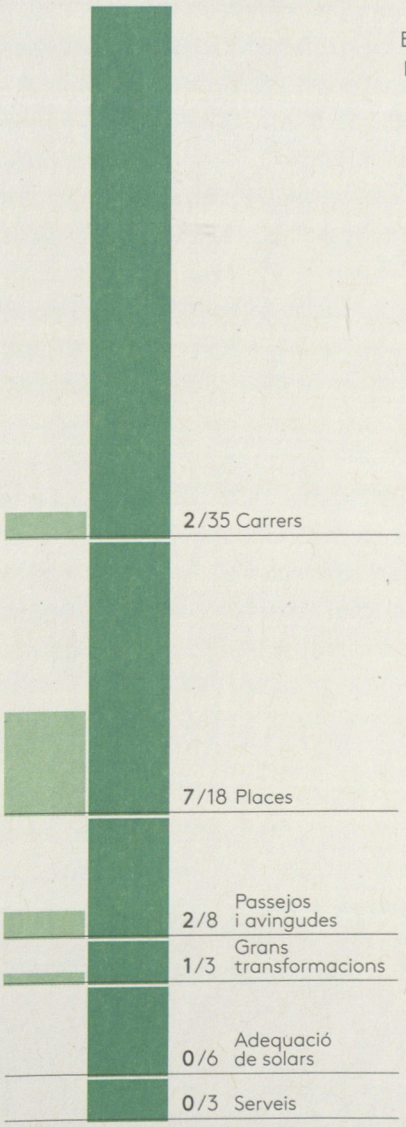




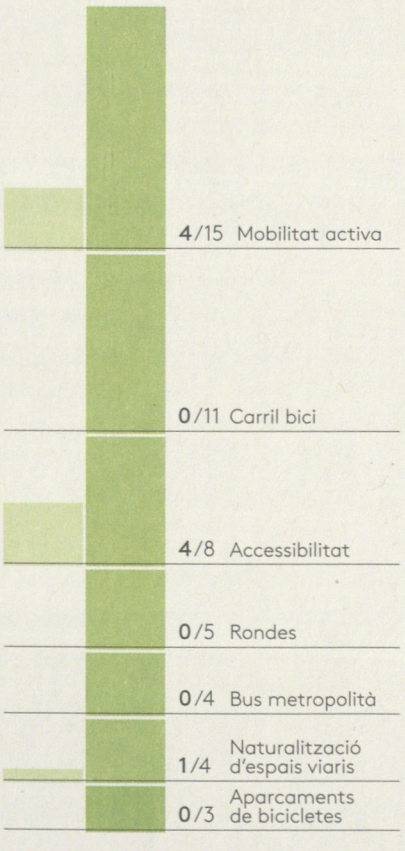




ESPAI COBERT



ESPAI URBÀ



ESPAI MOBILITAT

Algun tipus de visió comuna, un esperit col·lectiu no gaire explícit que plana per damunt nostre, dota els projectes que fem a l'AMB d'una coherència espontània i serena. Aquesta arquitectura tranquil·la, sense estridències, és la que, des de fa anys, està transformant l'espai públic metropolità per posar-lo en relleu, donar-li un caràcter propi i avançar cap a un nou model de ciutat.

Per això fa temps que expliquem que l'espai públic és, en primer lloc, per a les persones,[1] que ha de facilitar la mobilitat dels vianants, que ha de ser fàcilment comprensible, segur, accessible i inclusiu. Que apostem per un espai públic lliure, obert i fluid, compatible amb múltiples usos, flexible i adaptable als canvis per poder transformar-se, evolucionar i afrontar noves necessitats. I tot això amb els elements imprescindibles i una especial cura en l'elecció dels materials, per fer-lo tan funcional, durable, eficient i sostenible com sigui possible. I finalment, i ara més que mai, que tendeixi a l'autosuficiència, al mínim consum energètic i a la gestió eficient de l'aigua i d'altres recursos. Són aquests criteris, fruit directe del treball i la reflexió de tots els tècnics que participen en els projectes i les obres de l'AMB, els que configuren l'esperit de què parlava i acaben conferint als projectes el seu caràcter.[2]

[1] *Quan parlo d'espai públic, em refereixo tant a l'espai obert (parcs, rius i costa, carrers i places) com a l'espai cobert (tant rehabilitat com de nova construcció), igual que fa aquest llibre.*

[2] *M'hauria agradat que, d'una manera o altra, totes les actuacions que formen part d'aquest llibre haguessin vist la llum en aquest escrit; totes són exemples d'això que miro d'expressar. El problema és que n'hi ha cinquanta-sis. Per això, de manera similar al llibre, on es destaca una selecció de les més de dues-centes cinquanta obres que hem portat a terme en aquest període, al text tan sols hi apareixen les que exemplifiquen alguns aspectes molt concrets que he volgut remarcar.*

Fer un llibre sobre l'obra construïda és, sempre, parlar del passat. El temps vola i els canvis són continus, així que, en alguns aspectes, estem més endavant que no ho estàvem en el període de concepció i execució d'aquests projectes. Perquè en tot aquest temps s'han gestat iniciatives que han comportat una transformació en la nostra manera de pensar i treballar. Iniciatives que compartim amb la resta de professionals perquè entenem que ens ajuden a afrontar millor els nous reptes. Algunes fan referència als processos i els procediments, aspectes que no veuen la llum en llibres com aquest, però que són els que ens permeten fer millor la nostra feina. D'entre aquestes, la incorporació definitiva de la digitalització és la que ha suposat un canvi més radical. És realment deplorable que, per raons comercials, gairebé tots hàgim trigat tants anys a abraçar els avantatges d'una tecnologia que teníem a l'abast des de fa dècades. A l'AMB vam iniciar el periple de l'anomenat BIM l'any 2015. Avui, set anys després, podem dir que és una metodologia que tenim incorporada a la nostra feina diària. Això no modifica la manera com concebem l'arquitectura, és clar, però sí que ens permet tenir un control més acurat del que projectem, tant pel que fa a la geometria com per les dades que obtenim dels models tridimensionals. I tot el que ajuda a treballar millor, ajuda a fer projectes millors.

Aquest llibre apareix en un moment complex, i en un entorn cada cop més fràgil i incomprensible, sota la realitat inevitable i terrible del canvi climàtic. Una realitat que ja fa temps que apel·la, amb urgència, directament a la nostra responsabilitat. Una responsabilitat que va des de l'àmbit personal fins a l'ordre mundial i que sembla que, desgraciadament, costa d'assumir. Abordar aquest repte sí que afecta directament la manera com hem de projectar. Perquè la construcció i

Reptes

Albert Gassull

Director de Serveis de l'Espai Públic de l'AMB

l'ús dels edificis representen el 38 % de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, i les ciutats el 75 % de les emissions de CO_2 a escala mundial. L'escalfament global que provoquen aquestes emissions té efectes directes i evidents en el cicle de l'aigua, la biodiversitat i la salut de les persones.

Podem dir, sense por d'equivocar-nos, que el model urbà que hem construït no satisfà les demandes que, avui, els ciutadans reclamen del seu entorn. La pandèmia ho ha deixat molt clar i ha fet aflorar una sensibilitat que ja no crec que perdem. Però a més, sabem que la falta d'espais verds urbans i la contaminació atmosfèrica causen milers de morts prematures cada any en el nostre entorn proper; que la biodiversitat està relacionada amb la salut, més enllà de ser indispensable per a l'equilibri ecològic, i que l'efecte d'illa de calor, a més de tenir un impacte directe en el consum de recursos i en l'ecosistema urbà, afecta la població més sensible.

Per tot això, ja fa uns anys que ens prenem la sostenibilitat ambiental molt seriosament. Tant, que hem elaborat un protocol propi per arribar allà on la normativa encara no ho fa, amb el propòsit de fer front, entre altres coses, a uns objectius mundials per a l'any 2050 que semblen impossibles. Així va néixer el *Protocol de sostenibilitat per als projectes i les obres de l'AMB i l'IMPSOL*, per responsabilitat professional i institucional davant la crisi climàtica, amb la voluntat de dotar els nostres tècnics, i tots els qui fan projectes per a l'AMB, de recursos per donar resposta als objectius de desenvolupament sostenible promoguts per les Nacions Unides en el context internacional de l'Agenda 2030. El Protocol és una eina transversal amb una visió integral que permet avaluar l'impacte ambiental de les decisions que es prenen en la redacció dels projectes i l'execució de les obres. Una guia que, amb valors concrets per a tres horitzons temporals, ens orienta per millorar la gestió dels recursos, avançar en la reducció de les demandes hídrica i energètica, i fomentar la biodiversitat, la mobilitat sostenible, les energies renovables i la renaturalització urbana; tot plegat per mitigar el canvi climàtic i adaptar-nos-hi.[3]

[3] *Podeu trobar el Protocol al web de l'AMB (www.amb.cat).*

Ara bé, només amb el Protocol no n'hi ha prou: és un instrument que ens ajuda, però entre tots cal pensar, decidir i actuar per crear el model de ciutat que desitgem, un model que doni resposta a les nostres necessitats. Aquí s'ajunten diversos factors. El primer és no oblidar que la mobilitat no només és fonamental sinó que és imprescindible i que, en les circumstàncies actuals, representa un veritable problema. Tot i que des de l'AMB estem treballant per crear una infraestructura per a la mobilitat sostenible, i hem executat actuacions destacables que van cosint el territori,[4] tinc companys amb un alt compromís amb la sostenibilitat ambiental que venen a treballar en cotxe. I això és així perquè fer-ho en transport públic els significa triplicar el temps de desplaçament o perquè des de determinades poblacions és impensable plantejar-se arribar en bicicleta a la Zona Franca de Barcelona (on tenim les oficines). Aquest fet, que segur que és extrapolable a gairebé qualsevol ciutat del món, posa de manifest que la mobilitat és l'aspecte en què hem de posar el focus si volem avançar, de veritat, en tots els altres camps.

[4] *Per exemple, la connexió per a vianants i bicicletes entre Barcelona i Esplugues de Llobregat, o la incorporació del carril bici al passeig de Lloreng Serra i el seu enllaç amb l'altra banda del Besòs pel pont Vell de Santa Coloma de Gramenet.*

El segon factor és mirar d'aclarir què entenem per *renaturalització* de la ciutat. Ho dic perquè, enllaçant amb el punt anterior, un carrer és un carrer, no és ni un parc ni un bosc. Suposo que se m'entén. Així, crec que hem de dotar l'espai urbà i els edificis de tanta infraestructura verda com sigui possible sense condemnar altres aspectes fonamentals de la ciutat. El teixit urbà metropolità és compacte i dens, en alguns casos amb carrers d'amplada insuficient per plantar-hi arbres; però això és difícil de revertir, és la realitat amb què hem de treballar. En contrapartida, el 52 %

del territori metropolità està ocupat per espais lliures. Dos rius, el Parc Agrari del Baix Llobregat, el massís del Garraf, Collserola, la serralada de Marina i les platges envolten o divideixen el teixit urbà, alhora que generen un contorn de nou-cents quilòmetres que són, cada un d'ells, un espai d'oportunitat per infiltrar la vegetació en la trama urbana.[5] Iniciatives com Cornellà Natura, de la qual forma part el projecte de l'avinguda dels Alps, o la Pinta Verda, a Santa Coloma de Gramenet, on el passeig de la Salzereda n'és l'element principal, són exemples de com, des dels espais lliures, aconseguim portar la infraestructura verda cap a l'interior de les ciutats. És amb aquest tipus d'actuacions, que combinen la generació de connectors verds urbans amb la dotació d'espais per a la mobilitat sostenible, que hem d'anar transformant el territori urbà metropolità.

[5] *En aquest àmbit d'espais lliures també cal destacar la regeneració de les dunes de les platges o projectes com els que pertanyen a l'espai ribera.*

El tercer factor és la gestió de l'aigua i el seu paper en tot això de la renaturalització urbana. Hi ha escassetat d'aigua i volem omplir la ciutat de vegetació. Doncs bé, cal que comencem a entendre quina és la vegetació adequada i com hem de gestionar l'aigua per treure'n el màxim profit. Es tracta de tancar el cicle de l'aigua sense necessitat de connectar-se ni a la xarxa de clavegueram ni a la d'aigua potable. En aquest sentit, el parc de Can Bada o el torrent d'en Tortuguer són exemples d'ús d'aigua del mantell freàtic per al reg on, a més, s'han construït sistemes per gestionar i controlar l'aigua de pluja i el seu desplaçament per augmentar-ne la infiltració al terreny i evitar que acabi a la xarxa de clavegueram i es perdi.

El quart factor és el manteniment, que és imprescindible que combregui amb tots els criteris de què estem parlant perquè els espais puguin aportar tots els seus beneficis. Oblidem-nos del manteniment zero. A l'AMB ens fem càrrec de les platges i els parcs metropolitans i mirem de reduir l'impacte ambiental d'aquesta gestió basant-nos en criteris de sostenibilitat que respecten el medi ambient. Evitem l'artificialitat i tendim a la naturalització amb criteris biològics i ecosistèmics que potencien la biodiversitat. Utilitzem plantes autòctones més resistents per eludir l'ús de productes fitosanitaris, fem un control biològic de les plagues o simulem sistemes basats en la natura per reduir la freqüència de sega i esporga, de les quals n'aprofitem les restes vegetals per tornar-les al sòl.

El cinquè factor té a veure amb construir. Què, com, quant, on i per què hem de construir? D'entrada, no construir acostuma a ser més sostenible que fer-ho, i construir menys, sempre ho és més. Això és especialment rellevant en els projectes d'edificació, perquè la petjada ecològica més significativa d'una intervenció arquitectònica està determinada per decisions relacionades amb la ubicació i el programa funcional, dues qüestions que incideixen directament en la mobilitat i la superfície construïda. També és important trobar sinergies amb l'entorn per compartir o optimitzar la utilització i gestió dels recursos hídrics i energètics. Per tot això, són determinants aspectes com l'elecció de l'emplaçament, l'aprofitament o no d'edificis existents o l'optimització i multiplicitat d'usos dels espais dels equipaments.[6] Finalment, si hem de construir, fem-ho amb materials que provoquin la mínima petjada de carboni, que n'afavoreixin la captació i que combatin l'efecte d'illa de calor.

[6] *L'edifici del Molí, a Molins de Rei, n'és un exemple. La idea original era construir la biblioteca en un solar proper a aquesta antiga fàbrica. Finalment, l'edifici acabarà allotjant, a més de la biblioteca, aules d'estudi, sales d'exposicions i altres usos oberts a la ciutadania.*

Amb aquests conceptes al cap i el Protocol com a eina, estem avançant cap al model de metròpolis que creiem que ha de respondre cada cop més a les necessitats reals dels ciutadans. He dit, al principi, que aquest llibre parlava del passat. He parlat del present i de les qüestions que em preocupen. Però, cap a on anem? Miraré de fer un pas cap al futur, cap a un futur immediat.

El Pla de sostenibilitat ambiental (PSA)[7] ens ha donat l'oportunitat d'abordar projectes que són apostes per a un futur més sostenible. Al marge de la regeneració urbana, del foment de les energies renovables o de la mobilitat sostenible, hi ha dues iniciatives que exemplifiquen cap a on crec que hauríem d'anar.

La primera són els refugis climàtics, un exemple que dona resposta directa i immediata a una necessitat creixent, amb l'adaptació al canvi climàtic com a objectiu. Mitjançant el PSA, s'està creant una xarxa secundària de refugis de proximitat.[8] Parlem d'espais accessibles que, durant els episodis de calor extrema, proporcionen confort tèrmic, descans i seguretat a la població mitjançant ombra de qualitat, generada preferentment per vegetació estratificada, sòls permeables, corrents d'aire i, si és possible, presència d'aigua. Aquests espais, que aporten valors socials, ecològics i ambientals, estan directament relacionats amb la renaturalització de la ciutat. Es tracta d'identificar els llocs de la trama urbana on poden tenir-hi cabuda.

La segona té a veure amb les preguntes que plantejava: què, com, quant, on i per què hem de construir. Amb el PSA portarem a terme una actuació que respon a aquestes preguntes, i a moltes més, a través d'un projecte transformador tant des del punt de vista ambiental com social. La remodelació de Can Bertrand, una antiga colònia industrial de Sant Feliu de Llobregat on intervindrem en un edifici de 3.800 m^2, és un exemple clar de cap a on cal orientar la nostra feina. Sota la premissa de l'eficiència energètica i la mínima petjada de carboni, un programa funcional innovador transformarà l'edifici per acollir dos usos principals: una escola d'hostaleria i un programa municipal de foment de l'agroecologia. Hi haurà espais compartits i activitats conjuntes, restaurants pedagògics oberts i gestionats pels estudiants, i espais de divulgació; a més, la participació de les cooperatives agrícoles de Collserola i del Parc Agrari permetrà abastir les escoles del municipi de fruites i hortalisses de proximitat, disposar d'una botiga i un economat obert als veïns i d'una biblioteca i espais polivalents. Tot plegat s'estendrà sobre l'espai públic que envolta l'edifici, per escampar així l'activitat amb mercats, xerrades i tallers. En definitiva, un projecte ambiciós de recuperació del patrimoni amb criteris sostenibles i amb l'objectiu de formar, divulgar i catalitzar les economies agrícoles de proximitat. Fantàstic!

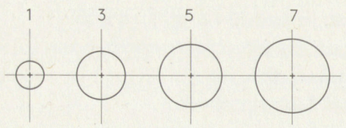
Per acabar, sembla que la població és cada cop més sensible al drama a què ens enfrontem. Segurament ha crescut el nivell de consciència davant la crisi climàtica. Però quants de nosaltres hem canviat els nostres hàbits? Podem construir un entorn sostenible amb edificis eficients que optimitzin els recursos, però si volem aprofitar-los cal que comencem a viure d'acord amb aquests conceptes. I això va des de la generació de residus fins a la mobilitat sostenible, passant per com utilitzem i gestionem els espais. Pensem-hi. De res no serveix canviar l'entorn si no som capaços de viure d'acord amb el que ens proposa.

[7] *El PSA és un pla d'inversions de 100 milions d'euros destinats als municipis que l'AMB llança arran de la covid-19 i que vol incentivar projectes que millorin l'entorn des d'un punt de vista ambiental.*

[8] *Diem «secundària» perquè ja existeix la xarxa metropolitana de refugis climàtics (XMRC), que agrupa els equipaments municipals i els espais públics que poden proporcionar condicions de confort tèrmic en episodis de temperatures extremes.*

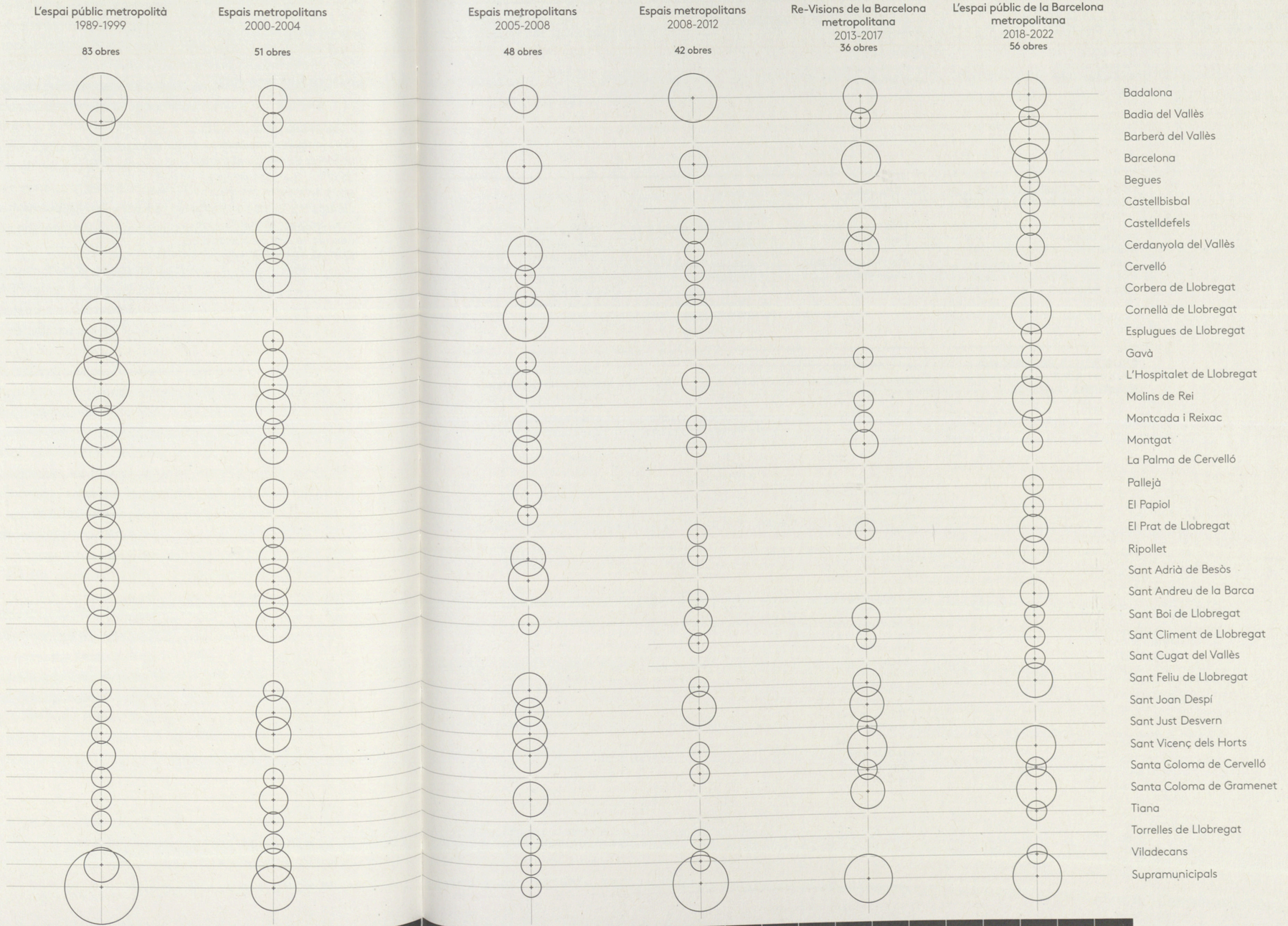
EVOLUCIÓ DE LA COL·LECCIÓ
ESPAIS METROPOLITANS 1989-2022

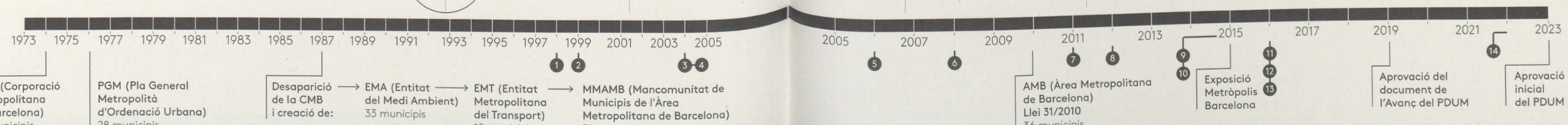
NOMBRE D'OBRES



PREMIS

1. 1998 Parc de la Solidaritat
   Premis FAD. Foment de les Arts i el Disseny
2. 1999 Parc de la Riera de Canyadó
   Premi Internacional de Paisatge Rosa Barba
3. 2004 Parc del Torrent d'en Farré
   Mostra d'Arquitectura Catalana
4. 2004 Paperera AMB
   Premis Delta. ADI-FAD, Associació de Disseny Industrial i Foment de les Arts i el Disseny
5. 2006 Parc del Mil·lenari
   Premi Internacional Torsanlorenzo
6. 2008 Parc del Turó del Sastre
   Mostra d'Arquitectura Catalana
7. 2011 Sopa de Lletres. Biblioteca Ramon Fernàndez Jurado
   Premis ADG Laus. ADG-FAD, Disseny Gràfic i Comunicació Visual i Foment de les Arts i el Disseny
8. 2012 Senyalització del Parc Riu Llobregat
   Premis ADG Laus. ADG-FAD, Disseny Gràfic i Comunicació Visual i Foment de les Arts i el Disseny
9. 2015 Aparcabicicletes RIM-AMB
   Premis Delta. ADI-FAD, Associació de Disseny Industrial i Foment de les Arts i el Disseny
10. 2015 Escola dels Encants
    Premis FAD. Foment de les Arts i el Disseny
11. 2016 Microintervencions en la xarxa de parcs metropolitans (XPM)
    Premis AJAC. Agrupació de Joves Arquitectes de Catalunya
12. 2016 Piscina municipal de l'Escorxador
    Mostra d'Arquitectura Catalana
13. 2016 Parc de Joan Oliver
    Premis FAD. Foment de les Arts i el Disseny
14. 2022 Dunes Metropolitanes
    Premis New European Bauhaus





ORGANIGRAMA

DIRECCIÓ DE SERVEIS DE L'ESPAI PÚBLIC

Xavier Segura, director
fins a l'agost del 2019

Albert Gassull, director
des de l'agost del 2019

Oficina Administrativa
Núria Samsó

Eva Acosta
Raquel García
Marta González
Elena López
Maria Navajas
Flor Racero
Laura Villero

Oficina Tècnica de Gestió de l'Espai Públic
Javier Duarte

Mònica Arch
Andrea Caparrós
Jose Sánchez

COORDINACIÓ DELS SERVEIS DE GESTIÓ DE PARCS I PLATGES
Jordi Bordanove

Mónica Burgos
Aida Girona
Nuria Machuca
Marta Sánchez
Esther Sebastián

Servei de Parcs
Dina Alsawi

— **Oficina d'Instal·lacions**
Sara Arguedas

José Antonio Alcaide
Jordi Martínez

— **Oficina de Jardineria**
Jaume Fornés

Cristina García
Ángel Segura

— **Oficina d'Edificació i Afectacions**
Paco Sánchez

— **Oficina d'Obra Civil i Mobiliari**
Eulàlia Codina

Javier López
César Martín
Eduard Redondo

COORDINACIÓ DELS SERVEIS D'ARQUITECTURA, ENGINYERIA I PAISATGE

Servei d'Arquitectura, Enginyeria i Paisatge I
Francesc Pla Ferrer

— **Equips d'Arquitectura**

Helena Arnaste
Aïda Artiz
Rosa Bertran
Laura Castany
Alexandra Ciscar
Laura Coma
Tamie Delgadillo
Verónica Delgado
Carles Español
Laia Ginés
Vera Kolina
Carlos Llinás
Cristina Magallón
Arnau Marimón
Ainhoa Martínez
Moisés Martínez-Lapeña
Roger Méndez
Josep Muxart
Anna Nadeu
Blanca Noguera
Eva Pagés
Cristina Pedreira
Irene Puig
Jordi Rodríguez
Cristina Sáez
Olga Salve
Mar Sierra

— **Secció de Projectes i Obres d'Enginyeria**
Joaquim Ventura

Jordi Giralt
Martí Magrinyà

Servei d'Arquitectura, Enginyeria i Paisatge II
Víctor Ortiz

Marc Alemany
Joan Castellví
Oriol Garcia
Albert Nogueras
Oriol Ribera

Han treballat amb nosaltres
Mariano de Gracia, cap de servei
José A. Megías, cap de servei

Claudi Aguiló Riu
Eustasio Capilla
Jordi Colom
Jonathan Ibeh Ojei
Esteban Manjón
Mireia Monràs
Antonio Montes
Jordi Navarro
Montserrat Periel
José Antonio Reina
Berta Romeo
Álvaro Sainz
Marina Salvador
Manel Santoyo
Isabel Sebastián
Antonio Vallès
Carles Villasur

Secció de Disseny, Documentació i Divulgació
Noemí Martínez

Virgínia Díaz del Río
Lídia Serrat

— **Oficina de Disseny**
Luisa Solsona

Sara Fernandes
Stela Salinas

Servei de Platges
Daniel Palacios

Alba Barrera
Marta Cabello
Salvador Clarasó
Estela Guàrdia

Oficina de Projectes de Parcs i Platges
Jona García

Julen Arbelaitz
Montse Garcia
Francesc Pla de Casacuberta
Miquel À. Soriano-Montagut

Secció de Qualitat i Medi Ambient
Isabel Martín

Rosa María Alcalá
Jordi Arqué
Jaume Campos
Helena Casals
Ana Gracia
Rocío Mesa
Aida Novau
Eric Peramos

Servei d'Innovació, Tecnologia i Sostenibilitat
Eva Bernadí

— **Equip d'Enginyeria d'Edificació**

Albert Dalmau
Mireia Diaz
Margarita Espinós
Laura Gálvez
Marta Iglesias
Marta Juanola
Mònica Mauricio
Maria Sánchez
Núria Saura
Cèlia Viladot

— **Oficina BIM**
Olga Méliz

Andrea Contreras
Maria Duran

— **Secció d'Enginyeria Civil i Topografia**
Jordi Larruy

David Aguilar
Maria José Alberich
Natalia Castaños
Luisa García
Núria Herrero
Francisco Javier Pérez
Joan Roca
Carlos Utrillo

— **Secció d'Enginyeria d'Instal·lacions i Serveis**
Gisela Traby

Jonatan Álvarez
Arnau Canyes
Francesc Germà
Oriol Paluzie
Rosa Pla

— **Secció d'Enginyeria Verda i Biodiversitat**
Cati Montserrat

Montse Arbiol
Jordi Bardolet
Susana Casino

Servei d'Actuacions de Mobilitat Sostenible
Xavier Nogués

Alvar Diego
Nèlida López
Mina Sanatgar
Daniel Vázquez

Actuacions del Pla de Sostenibilitat Ambiental (PSA)
Francesc Puig

Marta Belando
Virginia Campos
Ricard Coma
Sara Ferrer
Rosa Romero

ESTUDIANTS
Francesc Albert
Albert Alcàzar
Johanna Andrade
Ivan Ballesteros
Maria Barniol
Alba Baroja
Raúl Benítez
Antoni Bisanyes
Bernat Bonet
Faiza Boutabouzi
Genesis Valeria Bravo
Sonia Carazo
Esther Casamayor
Francisco Cespedes
Hind Cheikh Saad Bouh
Joan Cortiella
Jose Costa
Guillem Davila
Laura Deulofeu
Anna Escoda
Ruben Farró
Julio César González
Joana Graells
Martina Griful
Arantxa Guerrero
David Hernández
Katia Hidalgo
Elisabet Huguet
Ana Jiménez
Ruslan Kalachov
Oriol Lafarga
Òscar Latorre
Bruna Lima
Marc Llin
Andrea López
Jenaro López
Dídac Mar
Ester Martí
Ana Alicia Martín
Manel Martínez
Marta Martínez
Joan Miquel
Oriol Montero
Jonathan Monterrey
Laia Montserrat
Mercè Mullerat
Agustín Nahra Abi Samra
Katherine Lizeth Narváez
Arturo Nguema Onufriev
Inmaculada Oliva
Eloi Pallarès
Maria Fernanda Pierre
David Piquer
Mariona Pizarro
Anna Pons
Oriol de Quintana
Lorena Ramírez
Félix Rebollo
Xavier Romera
Alba Rubio
Magdalena Ruiz
Pol Sánchez
Santiago Sauqué
Jorge Scarano
Marianna Sedrakyan
Berta Sellarès
Arnau Soto
Eulàlia Suárez-Fuster
Oriol Vallbona
Andrea Vilar
María Viteri
Jaume Xicola
Arpi Zohrabyan

EQUIP TÈCNIC

Relació de tècnics i empreses que han participat en els projectes publicats

EQUIP AMB

David Aguilar 40, 143 urb, 266 (SSO); 260 (DO)
Claudi Aguiló Riu 44, 212, 228, 272 (DPO)
Cinta Alegre 218 (SPO)
Marc Alemany 132, 198 (SPO)
José Alonso 77, 104, 100 (DPO); 91 (SP)
Jonatan Álvarez 234, 238, 244 (INS)
Julen Arbelaitz 186 (SPO)
Montserrat Arbiol 77, 94, 96, 98, 100, 104, 286 (IV)
Sara Arguedas 50, 52, 57, 60, 94,98, 218 (INS)
Eloi Artau 77, 94, 98, 100, 104 (SP)
Aïda Artiz 173, 234 (SPO)
Jordi Bardolet 52, 132, 164, 180, 186, 244, 288 (IV)
Alba Barrera 81 (DP)
Paula Beltrán 124 (SP)
Rosa Bertran 124 (SPO)
Jordi Bordanove 81 (DP)
Arnau Canyes 234, 238 (INS)
Susana Casino 118, 173, 218, 234, 238 (IV)
Natalia Castaños 52 (DO); 232, 279 (SSO)
Joan Castellví 52 (DP); 288 (DO)
Eulàlia Codina 50, 57 (DO)
Jordi Colom 164 (PRE); 186 (DE)
Albert Dalmau 132, 143, 164 (DE); 225 (DO)
Tamie Delgadillo 118, 180, 238 (SPO)
Verónica Delgado 132, 198 (SPO)
Mireia Diaz 124, 135 bib, 164, 198 (DE); 180 (SO)
Virgínia Díaz del Río 186 (SP)
Javier Duarte 164, 260 (SPO)
Julieta Duran 60 (SP)
Carles Español 84, 86, 192 (DPO); 212, 228, 272 (SP)
Sara Fernandes 186 (SEN)
Sara Ferrer 52 (DPO)
Jaume Fornés 50, 57, 60 (IV)
Laura Gálvez 148 (SSO); 288 (DO)
Montse Garcia 50, 57 (DPO)
Jona García 50, 57, 60 (DPO); 88 (SP)
Francesc Germà 44, 143, 212, 228, 260, 272 (INS)
Pepe Gil 272 (SO)
Laia Ginés 164, 260 (SPO)
Aida Girona 81 (PP)
Ventura Godoy 186 (SO)
Estela Guàrdia 81 (DP); 88 (DO)
Núria Herrero 222, 234, 282 (DO)
Marta Iglesias 148, 186 (SSO)
Marta Juanola 48, 124, 164, 173, 180, 198 (CQU); 192, 194 cob (DE); 225 (DO)
Vera Kolina 143 (SPO); 169 (SP)
Jordi Larruy 212, 238, 272, 284 (DO)
Carlos Llinás 118, 180, 238 (DPO)
Nuria Machuca 81 (PP)
Cristina Magallón 52 (SPO)
Arnau Marimón 173 (SPO); 234 (SO)
Ainhoa Martínez 44, 212, 228, 272 (SPO)
Jordi Martínez 50, 57, 60 (INS)
Noemí Martínez 186 (DPO)
Roberto Martínez 77, 104 (INS)
M. Martínez-Lapeña 84, 86, 192 (DPO)
Mònica Mauricio 118, 140, 169, 173 (DE)
Olga Méliz 186 (DE)
Roger Méndez 173, 234 (DPO)
Mireia Monràs 44, 212, 228, 272 (SP); 96, 100, 286 (DPO); 102 (DO)
Antonio Montes 124 (DPO); 232 (DP)
Cati Montserrat 44, 169, 186, 212, 228, 260, 272 (IV)
Aida Munsó 94, 98 (DPO)
Josep Muxart 164, 260 (DPO)
Fco. Javier Navarro 94, 98 (DPO)
Blanca Noguera 143, 169 (DPO)
Albert Nogueras 143, 169 (SP)
Eva Pagés 44, 212, 228, 272 (DPO)
Daniel Palacios 81 (DP)
Oriol Paluzie 140, 148, 164, 169, 186, 238 (INS)
Cristina Pedreira 173 (SPO); 234 (SP)
Montserrat Periel 52 (DPO)
Irene Puig 124 (SO)
Albert Puigdellívol 77 (DO); 96, 100, 104 (SPO)
Yéssica Ramajo 96 (SPO)
Ferran Roca 118 (SPO); 180, 238 (SP)
Joan Roca 218 (DO)
Adriana Rodríguez 91 (SP)
Berta Romeo 143, 169 (SP)
Cristina Sáez 218 (DPO)
Álvaro Sainz 52 (PRE); 77, 96, 104 (SPO); 91 (DPO); 135 urb (SSO)
Stela Salinas 186 (SEN)
Marina Salvador 132, 198 (DPO)
Maria Sánchez 44 (PRE); 124, 173, 180 (DE); 228 (DO)
Paco Sánchez 50 (PRE); 48 (DE), 60 (DO)
Núria Saura 244 (SSO)
Lídia Serrat 186 (SEN)
Mar Sierra 169 (SO)
Luisa Solsona 186 (DPO)
M. À. Soriano-Montagut 50, 57 (SPO)
Gisela Traby 173, 192, 194, 198 (INS)
Daniel Vázquez 212, 228, 272 (SPO)
Carlos Villasur 135 (INS)

EMPRESES COL·LABORADORES

AB Paisatgistes 222 (IV)
ABM Consulting 96 (SPO)
AIA Instal·lacions Arquitectòniques 48, 140 (INS)
Ángel Gil Control y Gestión 148 (PRE)
AR47 225, 282 (DPO)
Arau Acustica 132, 186 (ACU)
AT3 Oller-Peña 194 (DO)
Atis Obres i Projectes 246 (PRE)
AVANT 236 (INS)
AYESA 104 (SP)
BAC 77, 91 (SO); 86 (EST)
Baena Casamor Arquitectes BCQ 48 (DPO)
Batlleiroig 40, 266 (DPO)
BBG Estructures 84, 132, 198 (EST)
Bernuz-Fernández Arquitectes 135 bib, 222 (EST)
BEST Costales-Jaén 169 (EST)
BIS structures 228 (EST)
B-lap 282 (IV)
Bosch&Ventayol 52 (GEO)
Brufau Cusó 34 (DO); 275 (PRE)
BT arquitectes 232 (DO)
Calderon-Folch Studio 34 (DO)
Carles Enrich Studio 275 (DPO)
Carles Montobbio i Associats 148 (DE)
Clase 88 (DP)
Col·lectiu Brusi 135 (DPO)
Cómo Design Studio 180 (SEN)
COTCA 140 (EST)
CTP 1999 94, 98 (EST, SO); 260 (SP)
DATAAE 34 (DPO)
Dopec 132 (INS)
DSM Arquitectes 148 (EST)
E3 Solinteg 135 jard (DO)
Ecivil Enginyeria 34 (EST)
Eletresjota 173, 222, 236 (INS); 279 (INS, EST)
Enginyeria Reventós 135 jard (EST)
Eprototips 84 (EPT)
Eskubi Turró Arquitectes 124, 140, 164, 282 (EST)
Factors de Paisatge 246 (IV)
Franc Fernández Arquitectura 246 (DPO)
Fustes Borniquel 48 (EST)
ICA Grupo 124, 143, 164, 241 (INS)
Infraestructures de Muntanya 91 (DPO)
Ingenieros Asociados 225 (HID)
INTEC, Gestión Integral de Proyectos 173 (EST)
Ivana Rossell Acústica 132, 164 (ACU)
JBP Enginyeria 91 (SPO)
Joan Gonzalez Gou 118, 132, 169, 180, 186 (INS)
JPAM City Makers 194 (DPO)
JSS Efficient Engineering 246 (INS)
JZ Paisatge i Arquitectura 244 (DPO)
MA+SA arquitectura 275 (EST)
Maira Arquitectes 236 (DP)
Manuel Arguijo y asociados 143, 186 (EST)
March-Rius Arquitectes Tècnics 279 (DO)
Martí Cabestany i Puértolas 118, 180 (EST)
Masala Consultors 192, 194 (DPO, EST); 246 (EST)
Meritxell Inaraja Arquitecta 140, 148 (DPO)
MOR arquitectura tècnica 241 (DO)
MOSE Serveis d'Enginyeria 194 (INS)
Mur Arquitectura 124 (INS)
MVA Arquitectura Estructura 236 (EST)
Naturalea 96 (IV)
Naxal Arquitectura 135 bib (PRE)
Oriol Vidal Enginyeria 135 bib (INS)
Otherstructures 91 (SP)
Patrimoni 2.0 140 (CRO)
Peris+Toral Arquitectes 173 (SP); 222 (DPO)
PFP, disseny 118, 124, 164 (SEN)
Pi Enginyeria Civil i Urbanisme 52 (EST); 286 (SO)
Proarquitectura 192 (DO)
Proido Consultors 44 (DO); 102 (SO)
Proiectum 212 (SAN)
Santacreu-Moliner 288 (DPO)
SBS Simón i Blanco 40, 266 (INS); 102 (DP); 232 (DPO); 236 (DO, INS)
SCOB Arquitectura i Paisatge 284 (DPO)
Societat Orgànica 143, 186, 234 (SOS)
STATIC Ingeniería 286 (EST)
TECTRAM Enginyers 173 (INS)
Teyle 148 (INS)
TRAM 275 (DO)
UTE CSS Espai Públic 91 (SS)
VVV Proyectos y Servicios con Ingenio 212 (EST); 236 (PRE)
Zeb3consulting 135 bib (SOS)

COL·LABORADORS

Eulalia Aran 34 (PRE)
Eva Blanco 44 (DO); 288 (PRE)
Laura Coll 180 (SP)
Josep Cónsola 286 (IV)
Gemma Domingo 186 (SP)
Salva Fàbregas 88 (DP)
Lucía Feu 169 (SP)
Pepe Gil 212 (DO)
Nuno Paiva de Almeida 104 (IV)
Ariadna Perich 279 (DPO)
Jordi Pruna 212 (SP)
Joan Antoni Rodon 140 (PRE)
Crisant Romans 186 (MOB); 241 (DPO)
Lourdes Romeo 244 (INS)
Elisabeth Torregrosa 244 (PRE)
Carmela Torró 244 (EST)
Xavier Vendrell 34 (DP)
Roser Vives 34 (IV)
Gerard Yubero 284 (DO)
Anna Zahonero 135 (IV)

LLEGENDA

ACU Acústica
CQU Control de qualitat
CRO Cromatisme
DE Direcció d'execució
DO Direcció d'obra
DP Direcció de projecte
DPO Direcció de projecte i obra
EPT Enginyeria de prototips
EST Estructures
GEO Geologia
HID Hidràulica
INS Instal·lacions
IV Infraestructura verda
MOB Mobiliari
PP Programa participatiu
PRE Pressupost
SAN Sanejament
SEN Senyalització
SO Suport obra
SOS Sostenibilitat
SP Suport projecte
SPO Suport projecte i obra
SS Seguretat i salut
SSO Supervisió i seguiment d'obra

bib Biblioteca
cob Coberta
jar Jardí
urb Urbanització

CRÈDITS

EDITA

Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)

CONSELL EDITORIAL
Ramon M. Torra, *gerent AMB*
Albert Gassull, *director de Serveis de l'Espai Públic, AMB*

DIRECCIÓ EDITORIAL
Noemí Martínez
Luisa Solsona
Secció de Disseny, Documentació i Divulgació, AMB

Isabel Clos
Oficina de Gestió Editorial, AMB

COORDINACIÓ DE CONTINGUTS
Luisa Solsona
Sara Fernandes
Secció de Disseny, Documentació i Divulgació, AMB

ENTREVISTES
Anatxu Zabalbeascoa

ADAPTACIÓ DE MEMÒRIES
Isabel Clos

ARTICLES
Ramon M. Torra
Xavier Mariño
Albert Gassull

REDIBUIX DE PLÀNOLS
Sara Fernandes
Katherine Narváez
Secció de Disseny, Documentació i Divulgació, AMB

Mercè Mullerat
Júlia Dubois
Víctor Rufart

REALITZACIÓ EDITORIAL

Ricardo Devesa
Marta Bugés
Actar Publishers

DISSENY GRÀFIC I COMPAGINACIÓ
Ramon Prat
Olga Pipnik
Actar Publishers

Àngels Soler

TRADUCCIÓ
Anna Tetas (català i castellà)

CORRECCIÓ
Oficina de Gestió Editorial, AMB

IMPRESSIÓ I RELLIGAT
Arlequin & Pierrot, Barcelona

CRÈDITS DEL MATERIAL GRÀFIC

© de les fotografies:

Jon Arruti	232-233, 238-240
Borja Ballbé	65
Víctor Bello	97 (sup. esq.)
Toni Bernat	201
Benoit Billard	249
Gabriele Bortoluzzi	236-237
Quim Bosch	244-245, 284-285
Josep Cano	95 (sup.)
Josep Casanova	192-193, 225-227, 282-283
Judith Casas	104-105
Cómo Design Studio	185 (sup.)
Andrés Flajszer	246-247
Simón García	132-134, 143-147, 169-172, 198-199, 225-227
Adrià Goula	34-39, 84-85, 87 (sup.), 88-90, 94-95, 98-99, 135-139, 140-142, 148-149, 241-243, 260-265, 275-278
Marcela Grassi	48-49, 118-123, 164-168, 173-179, 180-185
Joan Guillamat	50-51, 97 (sup. dta. i inf.), 286-287, 288-289
José Hevia	186-193, 222-224, 279-281
Imma Jansana	23
Benjamin McMahon	107
Gemma Miralda	57-59
Santiago Periel	52-56
Robert Ramos	59, 81-83, 102-103
María José Reyes	60-63
Stela Salinas	30, 72, 114, 131 (sup.), 158, 191 (sup.), 256
Jordi Surroca	40-43, 124-131, 194-197
Jordi Surroca i Gael del Río	218-221, 266-271
Jeroen Van Mieghem	44-47, 208, 212-217, 228-231, 272-274
Juan Carlos Vega	151
Xuan Yin	96-97

© dels plànols: AMB

© dels dibuixos i il·lustracions:

Àngels Soler	14-15, 290-291, 296-297, 298-299
DATAAE	36, 37
Antonio Montes	130
Carlos Llinás	119

© de l'edició: AMB

© dels textos: els seus autors

Aquesta obra està subjecta a drets d'autor. Tots els drets reservats sobre tot o part del material, específicament els drets de traducció, reimpressió, reutilització d'il·lustracions, recitació, transmissió, reproducció en microfilm o altres mitjans i emmagatzematge en bases de dades. Per a qualsevol ús, cal obtenir el permís del propietari dels drets d'autor.

Imprès a Europa
Barcelona, abril de 2023

AGRAÏMENTS

Servei de Redacció del Pla Director, AMB

Coordinació de Planejament Urbanístic, AMB

Coordinació General d'Innovació i Infraestructures, AMB

L'AMB agraeix especialment la participació de:

Claudi Aguiló Riu
Iñaki Alday
David Chipperfield
Antoni Farrero
Josep Ferrando
Beth Galí
Imma Jansana
Margarita Jover
Paul Lecroart
Carlos Llinás
Cati Montserrat
Javier Ortigosa
Eva Pagés
Oriol Ribera

DISTRIBUCIÓ

Actar D, Inc. New York, Barcelona

Nova York
440 Park Avenue South, 17th Floor
New York, NY 10016
T +1 212 966 22 07
salesnewyork@actar-d.com

Barcelona
C/ Roca i Batlle, 2-4
08023 Barcelona
T +34 93 328 21 83
eurosales@actar-d.com

Àrea Metropolitana de Barcelona
C/62, 16-18 (Zona Franca)
08040 Barcelona
T +34 93 223 51 51
www.amb.cat

DL: B 4943-2023
ISBN: 978-84-87881-49-7

Aquesta publicació també està disponible en castellà i anglès:

Espacio público en la Barcelona metropolitana. Intervenciones y diálogos 2018-2022
ISBN: 978-84-87881-50-3

Public Space in Metropolitan Barcelona. Interventions and Conversations 2018-2022
ISBN: 978-84-87881-51-0

FOREST STEWARDSHIP COUNCIL
FSC

Paper 100% reciclat
Recolzat per certificacions

Aquest llibre està imprès amb paper Nautilus Classic 120 g/m²

L'AMB edita el sisè volum de la col·lecció Espais Metropolitans, un catàleg on presenta les principals intervencions del període 2018–2022, que donen forma a l'espai públic de la Barcelona metropolitana.
El volum mostra 56 dels 251 projectes construïts en aquests anys, agrupats en sis capítols temàtics que la periodista Anatxu Zabalbeascoa introdueix amb les entrevistes a dos experts que donen el seu punt de vista des de dins i fora de l'Administració metropolitana.