RESUM EXECUTIU

06.02.2018
INICI

14.01.2019
FINAL

Rondes Barcelona

PRESENT FUTUR

BR
BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

1. nRondes:
Les Rondes objectives

2. Rondalles:
Les Rondes subjectives

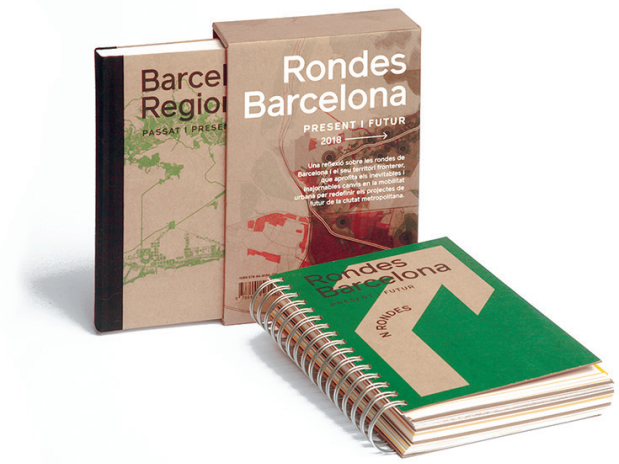
3. Territori Rondes:
Projectes a l’entorn de les Rondes

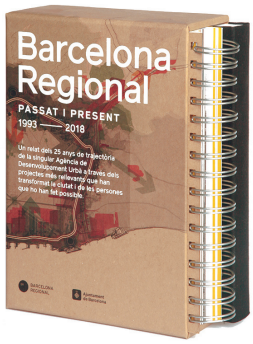
4. Des-cobrir les Rondes:
Iniciativa acadèmica a les Rondes

Rondes Barcelona
Present i Futur

Amb motiu de la celebració dels seus 25 anys, Barcelona Regional (BR) ha fet una publicació que recull el passat i projecta el futur del seu paper com a eina clau pel desenvolupament urbà de la ciutat i l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquesta publicació vol ser molt més que una memòria institucional dels treballs que BR ha desenvolupat en els darrers 25 anys. Es tracta d'una doble publicació amb un disseny singular que vol destacar el paper de BR com a instrument de reflexió i innovació per l'Ajuntament. La publicació es compon en dos volums que aniran integrats en una única caixa.

El present resum executiu és una síntesi del segon volum d'aquesta publicació, titulat *Rondes Barcelona. Present i futur*, que vol ser una reflexió oberta del futur de les ciutats metropolitanes utilitzant el cas d'estudi de les Rondes de Barcelona per repensar els seus (d)efectes com a frontera territorial. El llibre planteja una reflexió compartida de BR amb altres agents, com són les universitats, professionals externs i fins i tot amb les mirades subjectives de ciutadans i ciutadanes que ens expliquen la seva «íntima» relació amb una autopista urbana que, com a tal, té els dies (o més aviat els anys) comptats.





Aquest és un llibre circular, com les Rondes. No té inici ni final, i cada una de les quatre parts de què consta són l'origen i el destí d'una lectura que es pot fer a 80 km/hora o en què ens podem aturar per explorar els seus condensats episodis.

També és un llibre obert, pensat per no estar confinat entre pròlegs ni epílegs categòrics, sinó més aviat per incorporar múltiples mirades i reflexions que, fins i tot, poden ser contradictòries. N'hi ha de molt precises i rigoroses, i de més prosaiques i subjectives, però totes aporten densitat i complexitat sobre una realitat urbana—les Rondes—amb moltes llums i ombres, però, sobretot, amb grans oportunitats pel futur de la metròpoli i els seus ciutadans.

Tot i ser una realitat a moltes ciutats occidentals, els cinturons, les perifèriques, els *ring roads* o les Rondes avui són qüestionades per l'ineludible canvi de paradigma sobre la mobilitat. Amb el temps, el motiu pel qual van ser ideades s'ha anat diluint a causa de la saturació de la capacitat, cosa que ha acabat generant més trànsit del que la ciutat és capaç d'absorbir. A aquest fet pervers de no poder resoldre el problema de la congestió—ni el de la contaminació subsegüent—, sinó tot el contrari, cal sumar-hi el fet desequilibrant d'haver-se pensat i construït sense tenir gaire en compte ni el transport públic ni gran part de les necessitats del territori que travessen. Des d'aquesta lògica, avui les autopistes urbanes s'estan repensant arreu partint de la idea d'una nova justícia socioespacial on el gran protagonista del passat—el vehicle privat tal com el coneixem avui—té les hores comptades.

Capítols

nRONDES
Les Rondes objectives

RONDALLES
Les Rondes subjectives

TERRITORI RONDES
Projectes a l'entorn de les Rondes

DES-COBRIR LES RONDES
Iniciativa acadèmica a les Rondes

1 n Rondes
Les Rondes objectives

La Ronda és una, però té dos noms: Litoral i de Dalt, i quatre referents geogràfics: mar, Besòs, muntanya, Llobregat, sis trams diferenciats, vuit seccions tipus... i d'interaccions amb un territori que l'acull amb intensitats i compromisos ben variats. Les dades que tenim (i els problemes i les possibles solucions que se'n deriven) difícilment podran ser referències globals per a tota la infraestructura. Per això no podem parlar d'una ronda, sinó d'un espai polifacètic i divers: amb trams més urbans que d'altres, alguns que fan més de connectors i d'altres més de frontera, amb zones més contaminades i zones més verdes.

En aquest capítol presentem les principals dades sobre les Rondes i el seu territori en relació a temes de mobilitat, medi ambient, paisatge i socioeconomia. Aquesta informació diversa se sintetitza i presenta en vuit «afirmacions» i tres articles de Cristina Jiménez, Manel Villalante i Josep Parcerisa, que permeten aproximar-nos a una anàlisi tècnica i precisa del que ha passat, del que està passant i del que podria esdevenir a la infraestructura i als barris per on discorre.

Les dades que apareixen en aquest capítol provenen de diferents fonts. D'una banda, s'han consultat plans, estudis i projectes impulsats per diverses entitats públiques com ara l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU), la Generalitat de Catalunya o el Ministeri de Foment. Tots ells fets pels serveis interns d'aquestes administracions o altres agències públiques, com són l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB), en col·laboració amb l'Institut de Govern i Polítiques Públiques (IGOP) de la Universitat Autònoma de Barcelona, l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona (BCNecologia), l'Agència d'Energia de Barcelona (AEB) o Barcelona Regional (BR). De l'altra, s'han utilitzat fonts estadístiques de l'Ajuntament de Barcelona, de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT) i del cadastre.

Pel que fa a les dades relatives a la mobilitat, la principal font és l'INMAB (Interconnection of networks, port, airport and optimal traffic management in the Metropolitan Area of Barcelona, the European Node Mediterranean Corridor), un projecte en curs liderat per l'Ajuntament de Barcelona i cofinançat per la Unió Europea que té com a objectiu fer de les Rondes una infraestructura de transport més eficient i més ben integrada en l'entorn urbà i metropolità, més segura i més responsable ambientalment parlant en el marc d'un nou paradigma de mobilitat urbana.

UNES REFLEXIONS SOBRE EL FUTUR DE LES RONDES

Cristina Jiménez Roig

Qualsevol actuació en la funcionalitat de les Rondes passa inevitablement per repensar l'esquema viari urbà i metropolità en coherència amb un model de mobilitat que necessita reduir la presència del cotxe a les ciutats.

LES RONDES SÓN... I NO SÓN

Josep Parcerisa Bundó

Les Rondes han equalitzat accessibilitats on eren extremament desiguals. Només cal pensar en la Vall d'Hebron, Diagonal–Fòrum, Sta. Coloma, Almeda–Cornellà o el parc de l'Oreneta, llocs abans perduts o llunyans.

LES RONDES I EL CANVI DE PARADIGMA DE LA MOBILITAT

Manel Villalante i LLauradó

No pot gestionar-se aquest nou paradigma només amb els instruments convencionals. Cal que hi hagi un nou model de governança.

AFIRMACIONS

Les Rondes connecten
Les Rondes distribueixen
Les Rondes canalitzen

→ Article
Cristina Jiménez Roig
UNES REFLEXIONS SOBRE EL FUTUR DE LES RONDES

Les Rondes cohabiten
Les Rondes contaminen
Les Rondes condicionen
Les Rondes evolucionen

→ Article
Josep Parcerisa Bundó
LES RONDES SÓN... I NO SÓN

Les Rondes enllacen

→ Article
Manel Villalante i LLauradó
LES RONDES I EL CANVI DE PARADIGMA DE LA MOBILITAT

F1

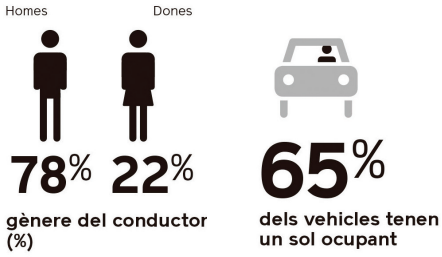
Les Rondes connecten

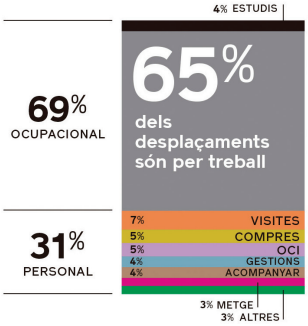
LA CIUTAT DE BARCELONA AMB LA SEVA METRÒPOLI I REGIÓ

Cada dia circulen per les Rondes de Barcelona uns 760.000 vehicles, aproximadament un milió de persones i un elevat volum de mercaderies. La majoria d'aquests vehicles, que són gairebé tot privats, tenen com a origen o destinació la ciutat de Barcelona.

Les Rondes fan diferents funcions, i la principal és distribuir el trànsit de connexió entre el Territori Rondes (ciutat de Barcelona i municipis en contacte amb la infraestructura) i la resta de l'àrea metropolitana, regió i exterior. Sense oblidar que també canalitzen el trànsit intern d'aquest Territori Rondes i un rellevant trànsit de pas.

Els gairebé dos milions de desplaçaments diaris de connexió amb la ciutat de Barcelona es fan a parts iguals entre el transport públic i el vehicle privat. Les Rondes són una infraestructura fonamental per a aquesta mobilitat privada. Les persones que hi circulen ho fan majoritàriament per raons laborals i diàriament. Tres de cada quatre conductors són homes.





F2

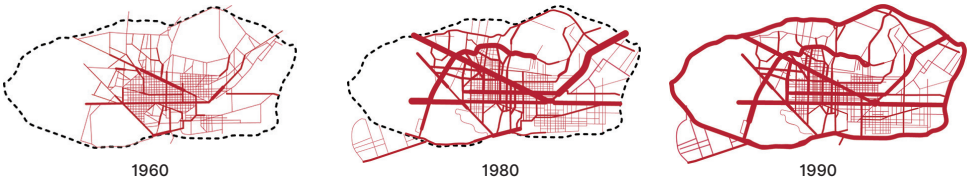
Les Rondes distribueixen

MÉS DE LA MEITAT DELS VEHICLES QUE ENTREN DIÀRIAMENT A BARCELONA

La construcció de les Rondes s'ha d'entendre com un pas més de l'evolució del model de mobilitat de la ciutat de Barcelona. Durant els últims cinquanta anys aquest model s'ha caracteritzat, a grans trets, per assumir una creixent demanda de trànsit de vehicles i donar-hi resposta augmentant la capacitat i l'eficiència de les seves infraestructures.

La creació de les Rondes va permetre alliberar de vehicles les principals vies de Barcelona i, a escala metropolitana i regional, va significar un augment substantiu de la capacitat dels accessos a la ciutat. Dels 536.000 vehicles que entren diàriament a la ciutat pels grans corredors d'accés, el 60 % es distribueix per les Rondes, de tal manera que només un 40 % entra directament al centre per les vies principals urbanes: Gran Via, Diagonal, Meridiana i Via Augusta.

Les Rondes també tenen un paper important en el trànsit intern de la ciutat, ja que articulen els desplaçaments entre els barris al voltant de la infraestructura. Precisament aquest territori és el que presenta menys accessibilitat en transport públic, sobretot pel que fa a les connexions metropolitanes i regionals.



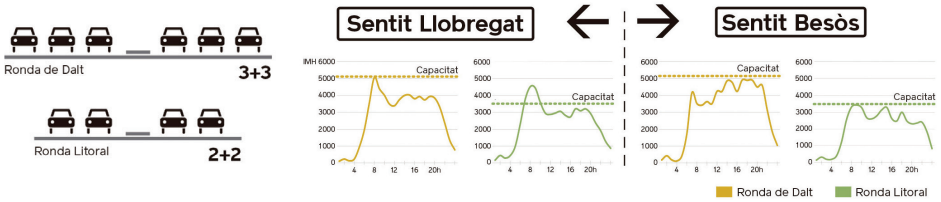
F3

Les Rondes canalitzen

SÓN UNA VIA D'ALTA INTENSITAT DE TRÀNSIT AL LÍMIT DE LA SEVA CAPACITAT

Les Rondes són una infraestructura viària d'alta capacitat no només pel nombre de carrils de què disposen i l'amplada que tenen, superior a la dels carrers urbans, sinó també pel traçat que discorre de manera segregada respecte a la trama urbana. Les Rondes, però, no són una autopista. L'encaix final del seu traçat va recollir demandes veïnals i va prioritzar la integració de la via a la trama urbana preexistent. Per això les Rondes tenen elements de disseny més urbans que altres vies de més capacitat, com són entrades i sortides més freqüents i amb pendents superiors als permesos per a autopistes o la sinuositat del traçat en planta. Les Rondes, doncs, tenen un comportament en termes de capacitat, intensitat, velocitat i accidentalitat a mig camí entre una via d'alta capacitat i un carrer urbà.

La capacitat depèn també d'altres factors, com són la composició del trànsit, la familiaritat dels conductors amb la infraestructura o les alteracions puntuals del trànsit. L'excés de demanda durant les hores punta genera una congestió que es veu agreujada per la presència habitual d'incidències. La inexistència de vorals en bona part del traçat en disminueix la capacitat de reacció davant aquestes alteracions.



Intensitat de trànsit al llarg d'un dia laborable

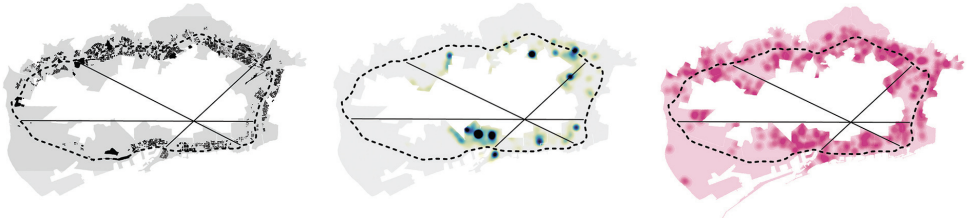
F4

Les Rondes cohabiten

LES RONDES SÓN UN ESPAI VISCUT

Prop de 310.000 persones viuen al territori al voltant de les Rondes. Els entorns de la ronda de Dalt són els més habitats, amb un 60 % de població. La gent que viu al Territori Rondes presenta característiques socioeconòmiques, sociodemogràfiques, laborals i residencials heterogènies i, fins i tot, polaritzades. Hi ha barris amb el poder adquisitiu més alt però també amb el més baix de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, barris amb la població més envellida però també amb la més jove, o barris amb gent tant en situació d'alta vulnerabilitat urbana com totalment fora de risc.

L'any 2011, dels tretze barris que han mantingut l'estatus de barris més vulnerables a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, vuit es localitzen al Territori Rondes. Avui dia, gairebé la meitat dels barris d'aquest territori tenen una renda familiar disponible entre molt baixa i baixa. En alguns d'aquests barris més vulnerables, principalment els de muntanya, les Rondes formen part dels itineraris diaris de veïnes i veïns, ja que sobre aquesta infraestructura o molt a prop es localitzen equipaments i locals comercials relacionats amb el sosteniment de la vida com són la compra d'aliments, anar al metge, tenir cura dels infants o persones malaltes, jugar, socialitzar o participar en la comunitat.



Població a 500m de les Rondes | Concentració de locals | Concentració d'equipaments

F5

Les Rondes contaminen

LES RONDES CONCENTREN PARTÍCULES CONTAMINANTS I SOROLL

Les grans aglomeracions urbanes europees tenen com un dels principals reptes ambientals millorar la qualitat atmosfèrica i acústica. Les externalitats ambientals del model de mobilitat actual fan que part de la població estigui exposada a nivells de contaminació que incideixen sobre la seva salut.

Barcelona i el seu entorn metropolità no n'és una excepció. Segons l'Agència de Salut Pública a Barcelona hi ha aproximadament 1.400 morts a l'any associades a la mala qualitat de l'aire, i d'acord amb el Mapa Estratègic de Soroll de Barcelona (2017), el 23 % de la població supera els nivells de soroll normatius per a ús residencial. La mobilitat viària és una de les principals responsables d'aquesta contaminació.

Però quin paper tenen les Rondes en aquesta situació? D'una banda, les Rondes són focus emissor de contaminants atmosfèrics i d'elevats nivells de soroll, però, de l'altra, amb la seva presència disminueixen aquests impactes al centre de la ciutat, on es concentra molta població. El problema és que els habitants del voltant de les Rondes, especialment a la ronda de Dalt, pateixen aquestes externalitats: una mala qualitat ambiental de l'entorn i un risc per a la salut.

F6

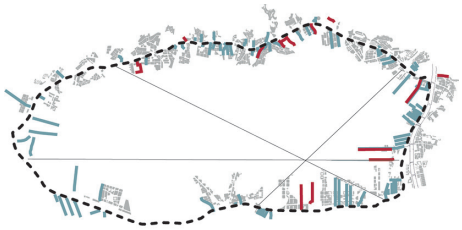
Les Rondes condicionen

LA RELACIÓ AMB L'ENTORN

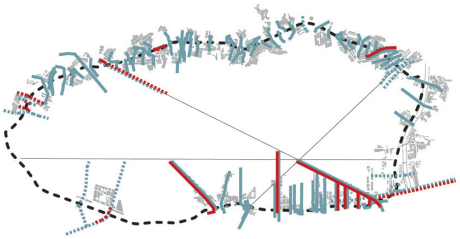
L'efecte barrera és un dels impactes més tangibles que generen les Rondes al territori on s'emplacen. Lluny de ser un impacte homogeni i continu, les Rondes provoquen en determinats trams una fractura física entre barris amb profundes conseqüències socials.

Les Rondes representen també la materialització d'un límit entre el medi urbà i els elements geogràfics de l'entorn. La relació amb la serra de Collserola, el mar i els rius Llobregat i Besòs queda condicionada, de manera diversa, per la presència d'aquesta infraestructura.

Les Rondes, però, tenen un gran potencial com a connector d'espais oberts. La suma dels quaranta parcs urbans localitzats als voltants de les Rondes, més els espais intersticials i de marge derivats de l'encaix de la infraestructura en la trama urbana i dels grans elements geogràfics (Collserola, rius i litoral), representa una oportunitat per crear una infraestructura verda i supramunicipal que, d'una banda, augmenti la superfície de verd disponible i, de l'altra, permeti imaginar unes Rondes que relacionin més que no pas que distanciïn.



Carrers interromputs a les Rondes



Carrers que creuen les Rondes

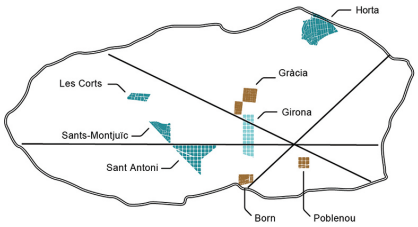
F7

Les Rondes evolucionen

LES RONDES TINDRAN UN PAPER CLAU EN LA MOBILITAT DEL FUTUR

La realitat actual en matèria de mobilitat es caracteritza encara per una forta dependència del vehicle privat, tant en els desplaçaments de persones com de mercaderies. Calcular la demanda futura és un exercici arriscat. A les variables clàssiques sobre l'evolució de l'economia, inversions i model d'assentaments urbans, s'hi sumen ara noves incerteses derivades de l'augment del comerç electrònic, la transformació del concepte d'ús i propietat del vehicle, l'aparició de noves plataformes digitals de mobilitat, l'increment en l'ús de la bicicleta i dels nous ginys de mobilitat personal, i de l'evolució de l'automòbil cap a vehicles menys contaminants, connectats i autònoms.

En tot cas, la voluntat de les diferents administracions públiques és assolir un model de mobilitat més sostenible, en el qual l'increment de l'ús del transport públic i dels modes no motoritzats és un dels pilars fonamentals per reduir la mobilitat en vehicle privat i les seves externalitats. Aquesta aposta s'estén també a l'àmbit de les mercaderies, amb l'objectiu d'augmentar la quota modal del ferrocarril en els llargs recorreguts i fer més eficient la distribució urbana de mercaderies. Aquest canvi de model porta implícita una reflexió sobre quin paper ha de tenir el sistema viari en el marc dels nous paradigmes de mobilitat, i en el cas que ens ocupa, sobre el futur de les Rondes com a peça clau dins la xarxa viària de la ciutat i del territori que l'envolta.



Les superilles de Barcelona

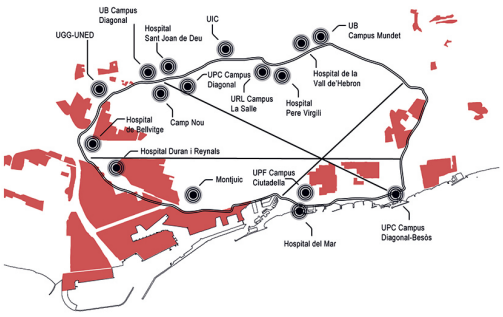
F8

Les Rondes enllacen

NOVES CENTRALITATS I NOVES PERIFÈRIES

En el moment de la construcció, les Rondes foren concebudes per creuar territoris considerats, la majoria, perifèrics, especialment des de l'imaginari barceloní. Ara bé, la creació d'aquesta infraestructura i la seva consolidació va acabar generant un doble efecte: per una banda, es creava un nou límit o frontera de la ciutat central amb la resta del continu urbà de Barcelona, per l'altra, permetia engrandir conceptualment la idea d'una gran Barcelona dins d'un nou àmbit definit per les Rondes.

Avui les Rondes enllacen alguns dels principals pols econòmics de l'àmbit metropolità i regional i connecten la metròpoli amb la majoria de les grans bosses de dotacions sanitàries, universitàries i esportives de la ciutat. El Territori Rondes ha esdevingut un territori complex, divers i dinàmic, configurat per espais consolidats i d'altres encara per consolidar, per espais d'oportunitat però també d'amenaça. Un territori clau per a l'agenda metropolitana que concentra alguns dels principals reptes adreçats a millorar l'articulació de Barcelona amb la resta de la metròpoli redefinint el contacte amb els rius, el mar i la muntanya.



Pols econòmics i centralitats urbanes

Rondes Barcelona

PRESENT I FUTUR

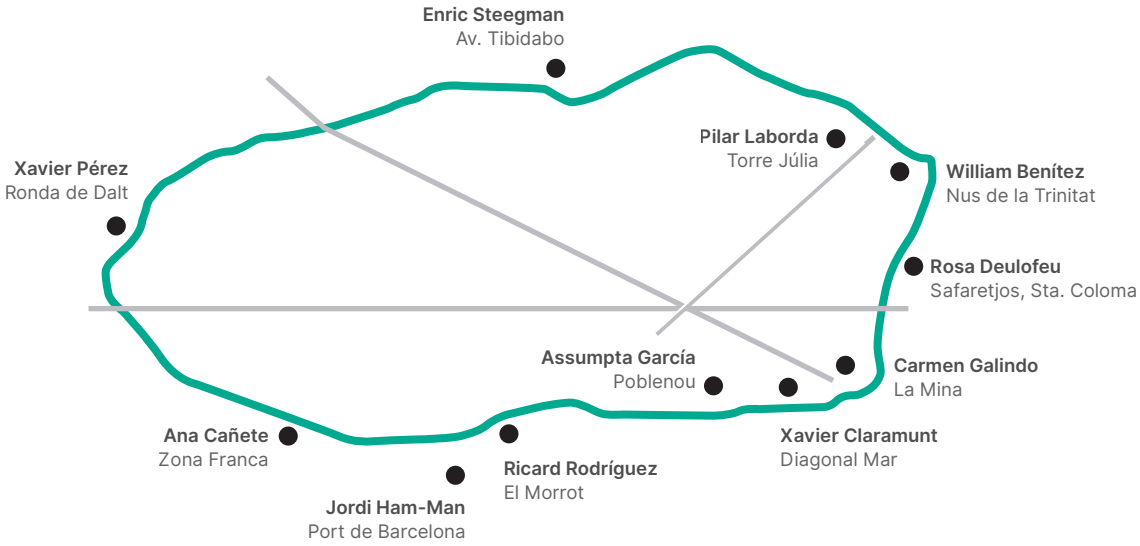
RONDALLES

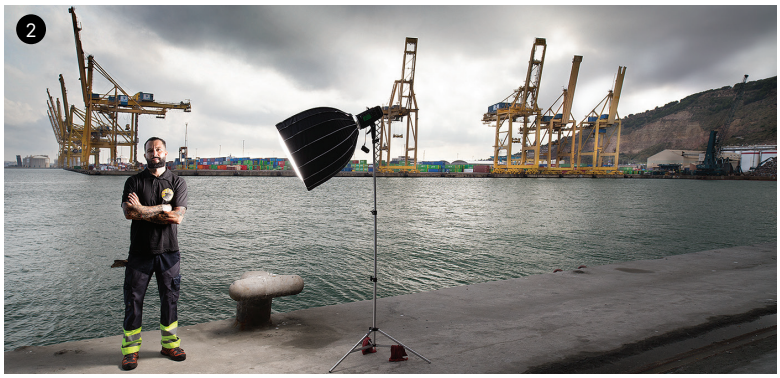
2 Rondalles
Les Rondes subjectives

Pel seu caràcter multiescalar, la modificació dels paràmetres de les Rondes provoca canvis físics i profunds en els confins de la ciutat i, en conseqüència, en les vides de les persones que hi habiten o les usen. Les Rondalles són relats construïts a partir de la mirada subjectiva d'11 protagonistes que viuen la infraestructura i el seu territori en el seu dia a dia. L'objectiu del capítol és sobrepassar l'anàlisi tècnica i urbanística per connectar amb l'experiència humana de l'espai, i aprofundir en la idea que les Rondes són una realitat quotidiana, multidimensional i complexa.

De la mà de Marta Torrent (fotògrafa) i Adrià Crespo (escriptor i periodista) ens endinsem en una narració calidoscòpica de la ciutat metropolitana feta de bocins de vides i de circumstàncies específiques. Les imatges «posen el focus» en els caràcters dels protagonistes i la relació que mantenen amb el territori, i il·lustren unes rondalles d'històries quotidianes que aporten gruix de vida allà on la infraestructura penetra.

A la Rosa i a en Francesc, en William, l'Enric, en Xavi, l'Ana, la Sumta, en Jordi, en Ricard, en Xavier, la Carmen i la Pilar, gràcies a totes i a tots per deixar-nos crear uns retrats intencionats de les vostres vides. Per a nosaltres ha estat un plaer i una revelació poder incorporar-vos en aquest llibre d'urbanisme sobre un territori i una infraestructura que es pensa i s'usa a 80 km/h i on sovint costa frenar per incorporar la mirada atenta dels qui l'habiten i la pateixen.





TPC

“El carro, com a únic company de feina real; els terres i les taules, com a eterns adversaris en la rutina diària; la ronda, com a aliada necessària per tornar a casa cada nit. Quinze minuts de trajecte de Sant Boi fins aquí, amb la precaució d’evitar els monumentals embussos a Bellvitge a partir de les tres de la tarda.”

Ana Cañete. Dues velocitats. Zona Franca. **(1)**

“...la resistència dels estibadors durant la vaga, que van poder parar la Península amb una participació de gairebé tota la plantilla, només s’explica si mirem cap a la ciutat i entenem el que significa la frontera de la ronda. Els aïlla de la resta i converteix el Port en el qual ens deia en Jordi: «Una ciutat en si mateixa». Amb les seves normes, les seves tradicions i la seva comunitat.”

Jordi Ham-Man. En Frank Sobotka no enganya ningú. Port de Barcelona. **(2)**

“Envoltat d’asfalt i trànsit, en l’angle agudíssim i escarit que formen la carretera de Miramar i la ronda Litoral, on el Morrot pren el relleu a la ciutat i substitueix els darrers vianants per turismes i camions, s’aixeca l’Stella Maris, seu de l’Apostolat del Mar, que rep els mariners arribats a port des d’arreu del món.”

Ricard Rodríguez. L’àncora enfonsada a l’asfalt. El Morrot. **(3)**

“I la Ronda, dius, nena? És clar que me’n recordo de quan la van cobrir. El parc que hi han fet a sobre sí que m’agrada, perquè abans això era un abocador d’escombraries. Hi passava la via del tren i no estava tapada ni res. Quan havíem d’anar a la platja, creuàvem pel pas de nivell, allà al carrer Jonquera, que era l’única manera de fer-ho. I et trobaves ja al mar: qué poderío.”

Assumpta Garcia. Fes-me cas, nena. Poblenou. **(4)**

“El subjecte 83 és un exemple tipus dels usuaris que hi circulaven des de la zona de vora mar, i probablement un d’aquells crítics amb aquesta infraestructura dels quals parlàvem en conferències anteriors: si quan es va construir la Ronda va significar un avenç espectacular pel progrés de la ciutat, dues dècades després ja havia quedat petita...”

Xavier Claramunt. A partir d’una imatge del segle XXI. Diagonal Mar. **(5)**

“Però un dia, anys més tard, la Ronda que ens va fer acomiadar del barraquisme va tornar a aparèixer del no-res i se’ns va clavar davant dels nassos. Sentíem de cop i volta tronar les excavadores i els martells picadors que feien gemegar les parets de fireta de casa, i vam veure caure els edificis del barri de la Catalana des de la finestra la meva habitació.”

Carmen Galindo. Carta al regidor. La Mina. **(6)**

“A l’altra banda del riu la indústria creix a un ritme frenètic i tapa l’horitzó de la ciutat. És 1991. La llera barcelonina és un daltabaix d’asfalt, roca i pneumàtic, i les obres ensordidores de la Ronda canvien la fesomia del Besòs per sempre. Els sis, vint, cent cinquanta ocells, espantats pel terratrèmol a l’altra banda, no tornaran.”

Rosa Deulofeu. La casa a la llera del riu. Safaratjos, Santa Coloma. **(7)**

“Finalment, la soledat del ciment. A l’altra banda del Besòs, i sota el Nus de la Trinitat, aconsegueix el que buscava. Els cotxes passen a molts metres sobre el seu cap, i rugeixen amb ràbia, però ignoren el que hi passa a sota. Un skatepark a la sortida d’una parada de metro on mai no para ningú, només una ànima emergeix de sota terra cada quinze o vint minuts.”

William Benítez. Travessar el Besòs. Nus de la trinitat. **(8)**

“És la nostra Florida, a Nou Barris, una comunitat on sempre són vacances per als jubilats, que s’aixeca disset plantes amunt en lloc d’escampar-se pels Everglades. La seva pròpia costa Atlàntica, la seva darrera frontera, és naturalment la ronda de Dalt, a la qual la Torre Júlia intenta viure d’esquena.”

Pilar Laborda. La nostra Florida. Torre Júlia. **(9)**

“Si ho compares amb altres autopistes interiors, d’altres ciutats, de llarg la de Barcelona és la més maca». I això es veu en tot (...) No veig manera de fer-hi una crítica negativa». I l’única cosa que l’afecta negativament, que és el soroll, diu que està segur que «d’aquí a vint anys haurà desaparegut per la imposició del cotxe elèctric».”

Enric Steegman. El fantasma del Tibidabo. Avinguda Tibidabo. **(10)**

“Si havies de creuar Barcelona, agafaves la Gran Via, General Mitre o la Diagonal fins a Glòries, i d’allà al Poblenou; o per dalt, la carretera d’Esplugues i el passeig de la Bonanova, a poc a poc, fins a la zona nord de la ciutat; pel litoral, el Paral·lel, el passeig Colom i l’antiga avinguda Icària. Qualsevol trajecte, per descomptat, amb la càrrega de semàfors i el caos que comportava...”

Xavi Pérez. Sobre la mida relativa de la carretera. Ronda de Dalt. **(11)**

[nRondes]

Rondes de Barcelona

- Capítol nRondes / Les Rondes objectives
- Capítol Rondalles / Les Rondes subjectives
- Capítol Territori Rondes / Projectes a l'entorn de les Rondes
- Capítol Des-cobrir les Rondes / Iniciativa acadèmica a les Rondes

COLLSEROLA–BARCELONA
Les Rondes contaminen
Les Rondes cohabiten
Les Rondes distribueixen
Travessar el Besòs
William Benítez
La nostra Florida
Pilar Laborda
POLÍGONS DEL MARGE
DRET DEL BESÒS
La casa a la llera del riu
Rosa Deulofeu
Pont del Molinet
Fes-me cas, nena
Assumpta Garcia
PARC DE LA CIUTADELLA
LES VORES DEL RIU BESÒS
Carta al regidor
Carmen Galindo
Les Rondes canalitzen
LITORAL BESÒS
Parc del Fòrum
PORT OLÍMPIC
Escola Municipal de Vela
A partir d'una imatge del segle XXI
Xavier Claramunt
Golondrines

Rondes Barcelona

PRESENT I FUTUR

RONDES TERRITORI

3 Territori Rondes
Projectes a l'entorn de les Rondes

Més que una autopista urbana, les Rondes haurien de poder entendre's com «el carrer major» de la metròpoli propera, que habilita territoris de gran centralitat i que, en la seva complexa adaptabilitat, permet redefinir compromisos precisos amb el medi ambient, la societat i la particular geografia dels quatre límits naturals de Barcelona: els dos rius, la muntanya i el mar. El Territori Rondes és l'àmbit que envolta la infraestructura en tot el traçat. Un espai que, des dels Jocs Olímpics, ha estat objecte d'estudi i transformació, i on permanentment s'han abocat noves perspectives. Els darrers anys, Barcelona Regional ha elaborat quatre grans estratègies (l'Agenda Besòs, el Pla Litoral, l'Estratègia del Delta del Llobregat i Barris de muntanya—Collserola) que agrupen molts projectes de diverses escales i profunditats, i on la Ronda n'és l'eix vertebrador.

Cada una d'aquestes estratègies atenen a problemes persistents i a oportunitats que exigeix la metròpoli. Els més de 170 projectes, polítiques o accions que integra l'Agenda Besòs intenten difuminar l'efecte frontera de la Ronda i el riu, que, sumat a les creixents desigualtats, fragmenten socialment i físicament el territori. La reflexió estratègica de Barris de muntanya–Collserola pretén conciliar la protecció del Parc Natural de Collserola amb l'enorme pressió que exerceix la ciutat que l'usa i l'ocupa, i incorpora la ronda de Dalt en l'àmbit de transició funcional i ecològica entre parc i ciutat. En l'Estratègia del Delta de Llobregat, la Ronda és el principal eix d'accés de les mercaderies i de les persones al port, l'aeroport, el polígon de la Zona Franca i els nous barris com la Marina del Prat Vermell. L'estratègia agrupa més de 30 projectes per reforçar i coordinar les dinàmiques del territori econòmic més important del país però ecològicament fràgil, amb un riu, un parc agrari i un litoral permanentment sota pressió. Finalment, el Pla Litoral (amb la Ronda que dibuixa el límit entre la ciutat i el mar) aborda les enormes contradiccions d'un territori emblemàtic que, després d'haver simbolitzat la transformació més significativa de la ciutat durant les Olimpíades, ha perdut part de la seva identitat original a causa d'una progressiva pèrdua de relació efectiva i afectiva amb els ciutadans.

Amb una selecció de projectes, que en alguns casos són propostes i en d'altres anunciats, aquest capítol té com a objectiu començar a articular una agenda urbana del Territori Rondes que vagi més enllà de la infraestructura i els temes específics de mobilitat.

CAP A UN NOU MODEL DEL LITORAL DE BARCELONA

Miquel Pybus Oliveras

Si bé l'obertura física de la ciutat al mar ha estat un èxit, la relació que la ciutadania o la manera com aquesta s'apropia del mar i dels seus entorns mostra un conjunt de debilitats i problemàtiques.

EL BESÒS EN L'IMAGINARI URBÀ I METROPOLITÀ DE BARCELONA

Carme Ribas Seix

L'única manera de trencar la muralla de la Ronda al seu pas pel Besòs és partir d'una estratègia conjunta i consensuada amb tots els municipis i barris al voltant del riu.

COLLSEROLA, UN BÉ COMÚ

Ioanna Spanou

Estem davant d'una gran oportunitat per reinventar la relació de la ciutat amb la muntanya: protegir el parc definitivament passa per repensar la ciutat.

ELS REPTES DE LA PLATAFORMA ECONÒMICA DEL DELTA DEL LLOBREGAT

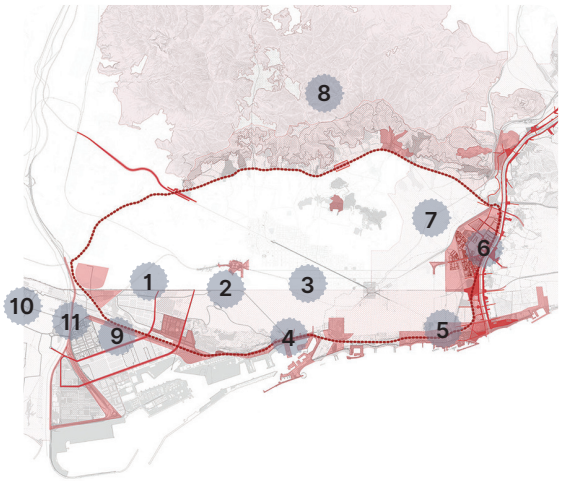
Marc A. García i López

L'excepcional localització de la plataforma econòmica del delta del Llobregat, els seus valors socioeconòmics i ambientals, i el fet que el sòl sigui de titularitat majoritàriament pública, la doten d'unes característiques úniques en el context de les metròpolis europees.

LA RONDA ÉS...?

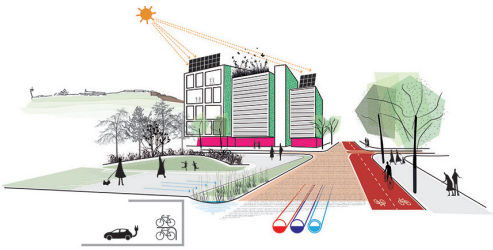
Marc Montlleó Balsebre

Les Rondes són generadores d'externalitats ambientals. Un dels grans focus emissors de contaminats atmosfèrics per la intensitat de trànsit que acull. També són una de les principals fonts d'emissió de soroll, fet que ha provocat nombroses protestes veïnals en determinats barris de la ciutat, i ha propiciat la realització d'algunes cobertures i mesures per atenuar aquest impacte (...) El Territori Rondes ha de ser un espai d'experimentació i d'innovació en l'aplicació d'estratègies, que ens permetin assolir els objectius de les polítiques ambientals (...) El Territori Rondes és... una oportunitat.



Marina del Prat vermell

Reactivar i reorientar una
gran transformació de ciutat

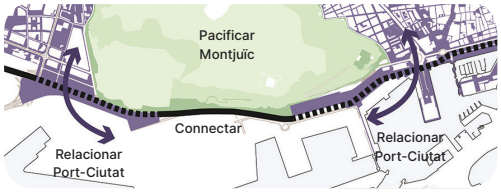


Un barri de proximitat i saludable
al centre de la gran ciutat

1

Peu de Montjuïc

Connexió de ciutat pel peu de Montjuïc
i un nou encaix del port i la ciutat



Els reptes principals

2

Parc de la Ciutadella

Cap a un parc històric del segle XXI

Un node central a la xarxa d'espais verds
de Barcelona

3

Port Olímpic

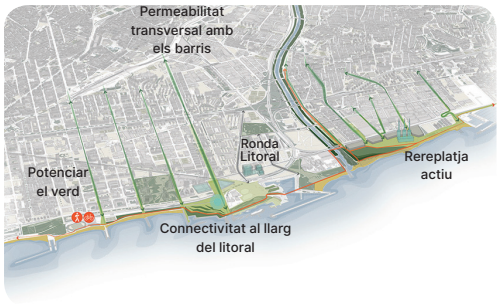
La reconquesta del port:
per l'activació de la cultura marítima

Proposta de millora del Moll de Mestral

4

Litoral Besòs

Una oportunitat per a la integració
del front marítim de Llevant

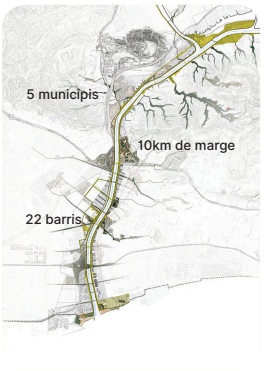


Oportunitat per repensar el litoral
d'una forma integral

5

Les vores del riu Besòs

Recosir la façana fluvial



Espais estratègics i àmbits d'actuació

6

Polígons del marge dret del Besòs

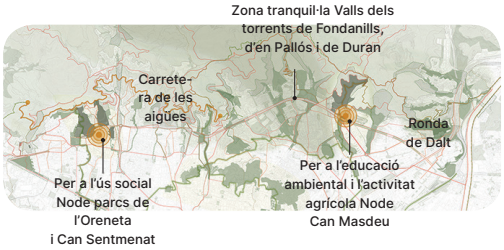
Apostar per la indústria urbana

Grau d'ocupació establiments industrials, 2017 (esquerra)
Producció, distribució i reparació (PDR), 2017 (dreta)

7

Collserola-Barcelona

Encaix del model del parc de Collserola al vessant barceloní

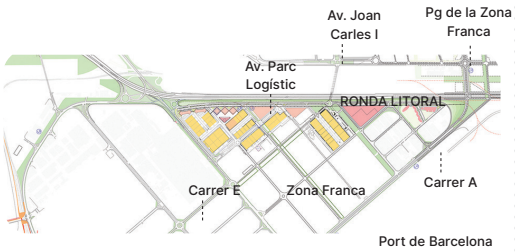


Síntesi estratègia.
Nodes i principal zona tranquil·la.

8

Front de ronda

Una nova façana urbana a la ronda Litoral

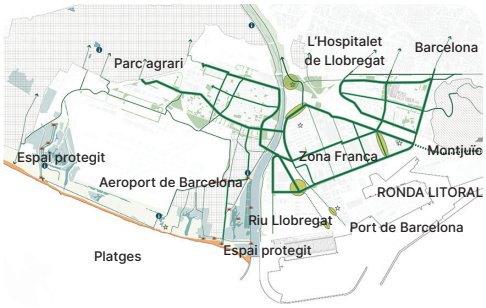


Síntesi estratègia.
Nodes i principal zona tranquil·la.

9

Corredors verds entre Montjuïc i el Llobregat

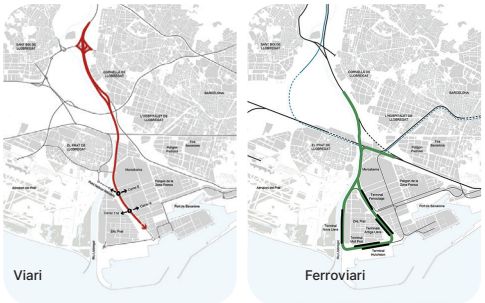
Per a la millora de l'habitabilitat dels espais del delta del Llobregat



10

Accessos al port de Barcelona

Actuacions estratègiques, plataforma econòmica del delta del Llobregat



11

Rondes Barcelona

PRESENT I FUTUR

DES-COBRIR LES RONDES

4 Des-cobrir les Rondes Iniciativa acadèmica a les Rondes

Aquest capítol és la crònica d'una iniciativa acadèmica—una hackató—que es va organitzar en el marc de la CTPA (Confederació de Tallers de Projectes d'Arquitectura) amb motiu dels 25 anys de Barcelona Regional i la Biennal de Pensament Ciutat Oberta de Barcelona, i que va permetre que 500 estudiants de nou escoles d'arquitectura entressin en contacte directe amb les Rondes per repensar-les i resoldre reptes pràctics de manera col·lectiva.

La Hackató Des-cobrir les Rondes, ha estat el tret de sortida de l'any acadèmic 2018–2019. Els estudiants de diferents universitats van fer tota la volta a la Ronda durant dos dies, caminant, amb bicicleta i amb Golondrina, cartografiant, organitzant accions i debats, i posant sobre la taula qüestions i reptes sobre el futur de la infraestructura i el seu territori. Dos dies de gran intensitat acadèmica i d'activisme on es van preparar els enunciats i les bases per al treball que han de desenvolupar durant tot el curs.

Gràcies a tots els alumnes, professors i escoles d'arquitectura (ETSAB, ETSAV, EAR Reus, IAAC, UIC, la Salle, KU Leuven, Universitat della Sapienza i Università degli studi di Genova) que hi han participat i que, amb un gran entusiasme i generositat, ho han fet possible. La hackató només ha estat una primera capa que cal estendre per incorporar altres disciplines que aportin mirades diferents i permetin fer més profunda i pública la reflexió, i que esperem que derivi en una propera i vinculant transformació.

FUSIONANT CIUTAT I NATURA

Enric Batlle Durany

Encara és possible pensar en un altre model de ciutat. Una ciutat biodiversa, productiva i ben connectada, on tot flueix.

UNA ALTRA RONDA?

David Bravo Bordas

La Ronda ocupa una gran quantitat de sòl públic que li hem regalat en exclusiva al vehicle privat. Hi cabrien més de cent mil habitatges nous.

DEL LLIT A LA RONDA. UN RELAT METROPOLITÀ

Ibon Bilbao España

És l'oportunitat de moure'ns entre l'escala d'allò que és domèstic i la del territori.

DESCOBRIR LES RONDES DES DE L'EXPERIÈNCIA. UNA CARTOGRAFIA COL·LECTIVA

LACOL. Cooperativa d'arquitectes

De fet, la diversitat de respostes reflecteix la varietat d'experiències que tenen les persones sobre les Rondes.

CIVILITZEM LES RONDES?

Ton Salvadó Cabré

Cal debatre molt, perquè amb tanta participació com sigui possible puguem decidir de quina manera hem de plantejar els pròxims vint-i-cinc anys de Rondes.

Hackató «Des-cobrir les Rondes» 19—21 d'octubre 2018

La idea és simple: posa cinc-centes persones a pensar sobre un mateix tema en un mateix espai durant un període curt de temps i, per força, per simple probabilitat, n'emergirà una solució. Això són les hackatons, maratons de hackers que s'ajunten per desenvolupar programari de manera col·laborativa en poc temps. I si ho fan els informàtics amb els seus ordinadors, per què no poden fer-ho els arquitectes a la ciutat? D'això es tractava, doncs. De caminar les Rondes, de «posar el cos», en paraules de Marina Garcés, perquè cinc-cents estudiants d'Arquitectura puguin viure, entendre i pensar aquesta infraestructura monstruosa en primera persona.

VIDEO RESUM DEL HACKATÓ «DES-COBRIR LES RONDES».

La pregunta tampoc no podia ser més senzilla: què cal fer amb les Rondes? Cal fer-ne alguna cosa? Probablement, després de més de vint-i-cinc anys de circulació ininterrompuda de cotxes ha arribat l'hora de capgirar-la. O potser només hi falta espai, perquè ha arribat al límit de la seva capacitat i necessitem que absorbeixi encara més trànsit. Amb aquest cap de setmana els estudiants dels diferents tallers que formen part de la

Confederació de Tallers de Projectes d'Arquitectura (CTPA), distribuïts de manera aleatòria en equips promiscus, intentarien respondre aquesta pregunta i començar a albirar a l'horitzó els següents vint-i-cinc anys de Rondes i de ciutat. En bicicleta i a peu, després de xerrades i activitats a diferents punts del territori, i havent assolit a més un objectiu valuós pel sol fet de fer-ho: començar a robar les Rondes al cotxe i, per tant, donar-los un ús diferent.

I tot plegat, per què? A Barcelona, en aquest cas, no som més llestos que la resta. Senzillament ens afegim a la reflexió sobre els anells viaris en què estan immerses altres ciutats com ara Moscou, amb el seu Garden Ring; l'A10 d'Amsterdam, o París i la seva *Périphérique*. Calia fer-ho tard o d'hora, i aquí ens ho vam fer venir bé per aprofitar la confluència de tres esdeveniments: se celebrava a la primera edició de la Biennal de Pensament Barcelona Ciutat Oberta, tocava la tercera trobada de la CTPA i Barcelona Regional feia ja vint-i-cinc anys.

Aquesta estranya gimcana, que donaria, a més, el tret de sortida a l'any acadèmic de tots els estudiants d'Arquitectura que hi participaven, seria la nostra manera particular de començar el que ja estan fent altres metròpolis europees. Un primer pas, com qualsevol altre, per adaptar el territori al nou segle.

L'itinerari i les trobades

Tracking itineraris

Els moviments dels participants durant la hackató van ser registrats per una app de tracking. Aquesta imatge és el resultat de tots els recorreguts realitzats durant l'esdeveniment.

1. ETSAB

UNA INTRODUCCIÓ A LES RONDES: D'ON VENIM I ON SOM

L'objectiu del primer matí a l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB) és presentar les escoles participants (estudiants i professorat) i generar un punt de partida comú des del qual enfrontar-se al repte de recórrer les Rondes. Es plantegen algunes de les idees bàsiques sobre la infraestructura: la seva història, l'estat actual en dades i projeccions futures a partir de nous paradigmes de mobilitat. També s'introdueixen els enfocaments dels treballs de curs de cada un dels tallers participants.

2. Finestrelles

COREOGRAFIA ENTRE RAMATS A LA FRONTERA DE LES RONDES

A Finestrelles, el màster de Paisatge MBLandArch coordina la trobada entre ovelles, pastors i participants per demostrar com persones, animals i bicis poden compartir un mateix espai urbà de manera respectuosa i complementària. La intervenció reprodueix la idea de convertir espais urbans en espais productius, biodiversos, sostenibles i connectats, i es localitza en un espai que permet la possibilitat de fer baixar un gran pulmó verd com Collserola a la ciutat consolidada.

3. Parc de la Solidaritat

COBRINT LES RONDES, DESCOBRINT ENLLAÇOS

La intervenció de l'Àrea Metropolitana de Barcelona del parc de la Solidaritat afavoreix la possibilitat de crear ponts metropolitans que integrin i superin una infraestructura com la ronda i generin espais de trobada entre barris històricament separats. La parada permet reconèixer el parc de la Solidaritat com un punt de trobada i com a referent a l'hora de recosir teixits, mostrant, a través de grans imatges, l'evolució de l'espai del parc i el territori durant els darrers cinquanta anys.

4. Horts Gran Via

LA CONFLUÈNCIA ENTRE TRES TEIXITS PRODUCTIUS

La parada a Horts Gran Via té com a objectiu fer valdre un espai urbà encara per consolidar. A tocar del Parc Agrari del Llobregat, la terminal ferroviària de Can Tunis, el polígon industrial de la Zona Franca i el barri de Bellvitge de l'Hospitalet de Llobregat, en aquest gran àmbit la ronda fa de frontissa entre espais de caràcter divers.

5. Escola Municipal de Vela, Port Olímpic

SOBRE EL PRESENT, PASSAT I FUTUR DE LES RONDES

La intervenció del taller TAP VIII de l'ETSAV per a la parada del Port Olímpic es fa en format paella. Tots els ingredients que Coque Claret i els seus estudiants utilitzen per cuinar-la provenen del delta de l'Ebre (arròs) i del Parc Agrari del Delta del Llobregat (verdures). La iniciativa té la voluntat de posar en valor la producció i el consum de proximitat i la necessitat de proveir-se d'espais urbans productius que permetin alimentar de manera sostenible les poblacions urbanes actuals i futures.

6. Parc del Fòrum

ALGUNS PROJECTES ESTRATÈGICS DE L'ÀMBIT RONDES

A l'espai del parc del Fòrum, un espai construït sobre la mateixa infraestructura de les Rondes, ròtula entre l'àmbit litoral i l'àmbit Besòs, s'aprofita la localització per discutir sobre el territori de les Rondes com a espai d'oportunitat per a noves centralitats metropolitanes. Barcelona Regional organitza l'acte i aprofita per presentar els projectes estratègics d'aquest àmbit que actualment estan sobre la taula.

7. Pont del Molinet

DEL LLIT A LES RONDES

Localitzar la intervenció al pont del Molinet té la voluntat de presentar espais que es poden entendre com a residuals, pel fort impacte que la infraestructura de les Rondes hi genera. A través de tres lones es mostren els projectes que s'han dut a terme per part dels estudiants a través d'una metodologia que s'inicia establint contacte amb els usuaris per diagnosticar les necessitats i que implementa l'urbanisme tàctic com a eina per experimentar i explicar les propostes plantejades.

8. UIC

RONDA NATURALISTA VS. RONDA METABOLISTA: DUES VISIONS

La UIC sotmet a debat dues visions contraposades sobre el futur de les Rondes aplicades al tram de Via Júlia. La proposta Ronda naturalista planteja la conversió de 120.000 m² d'anell viari en espais verds i una reducció del trànsit actual en dos terços. La proposta Ronda metabolista reformula la infraestructura per permetre la generació d'energia a partir del trànsit rodat i la recollida d'aigua mitjançant sistemes urbans de drenatge. A través d'una votació pública va guanyar la proposta Ronda metabolista (55 %).

9. ETSAB

UN EPÍLEG A LES RONDES: CAP A ON ANEM?

L'última parada a l'ETSAB representa el tancament del recorregut, que torna al punt d'inici, i la finalització de la hackató. Primer s'organitza una sessió de treball amb els estudiants, on es bolquen les dades recollides i es discuteixen els resultats per temàtiques. Després, es fa el tancament del cap de setmana, on es presenten diverses conclusions obertes i la voluntat de continuar treballant amb les Rondes.

DIRECCIÓ

Josep Bohigas Arnau

COORDINACIÓ

Ioanna Spanou

CAPÍTOL nRONDES

Àrea d'anàlisi i estratègia urbana

Maribel Cadenas Álvarez
Claudia Villazón Chávez
Anna Subirats Ribas
Miquel Pybus Oliveras
Alba Guillén Capell
Giorgia Sgarbossa
Marcelo González Villalba

Àrea de Medi Ambient i Eficiència Energètica

Marc Montlleó Balsebre
Gemma Conde Cros
Nuno Miguel Tavares
Sílvia Martín Fernández
Gustavo Arévalo Roa
Jose Lao Mulero

Àrea de mobilitat i d'infraestructures de transport

Jordi Fuster Colomer
Cristina Jiménez Roig
Lídia Padrós Prats
Adrià Ortiz Miguel
Gerard Pérez García

Àrea de territori

Projectes

Jordi Castelló Abril

Articles

Cristina Jiménez Roig
Josep Parcerisa Bundó
Manel Villalante i Llauradó

CAPÍTOL RONDALLES

Relats

Adrián Crespo Ortiz

Fotografies

Marta Torrent Escala

CAPÍTOL TERRITORI RONDES

Àrea d'anàlisi i estratègia urbana

Miquel Pybus Oliveras
Anna Subirats Ribas
Alba Guillén Capell
Ignacio Urbistondo
Marcelo González Villalba
Giorgia Sgarbossa
Sergi Romero Moreno
Margherita Neri

Àrea de territori i projectes

Jordi Castelló Abril
Erick Valdez

Articles

Miquel Pybus Oliveras
Ioanna Spanou
Carme Ribas Seix
Marc A. García i Lopez
Marc Montlleó Balsebre

I tot el suport técnic i administratiu de Barcelona Regional

CAPÍTOL DES-COBRIR LES RONDES

Àrea d'anàlisi i estratègia urbana

Anna Subirats Ribas
Conchi Berenguer Urrutia
Ignacio Urbistondo Alonso
Alba Guillén Capell

Sistemes d'Informació

Enric Fargnoli Domingo
Miquel Domingo Carceller

Articles

Enric Batlle i Durany
David Bravo Bordas
Ibon Bilbao España
LaCol
Ton Salvadó Cabré
Adrián Crespo Ortiz (Crònica)

FOTOGRAFIES I VÍDEOS

La Creativa
Hug Cirici Núñez, Sara Villena Tornero, Núria Tolós Palau, Xavi Olmos Trinidad

ADMINISTRACIÓ

Maria Vila d'Abadal Castilla
I tot l'equip tècnic i administratiu de Barcelona Regional

DISSENY

Spread: Tomoko Sakamoto–David Lorente

CORRECCIÓ DEL TEXT

Gemma Garrigosa Alegre

IMPRESSIÓ

Gràfiques Ortells

Document V1, Setembre 2019.

© IMATGES
© TEXTS

BR–Barcelona Regional

Cap part d'aquesta publicació, incloent-hi el disseny general i la coberta, no pot ser copiada, reproduïda, distribuïda, transformada, emmagatzemada o transmesa de cap manera ni per cap mitjà, tant si és elèctric com químic, mecànic, òptic, de gravació, de fotocòpia o per altres mètodes, sense l'autorització prèvia per escrit dels titulars de la seva propietat intel·lectual.

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de Barcelona

BR
BARCELONA
REGIONAL

Carrer 60, 25–27
Edifici Z. 2a planta
Sector A. Zona Franca
08040 Barcelona

T (+34) 932 237 400
F (+34) 932 237 414
br@bcnregional.com
www.bcnregional.com

MOBILITAT
I INFRAESTRUCTURES