

# La ciutat de Maragall

**P**asqual Maragall passeja per Barcelona en bicicleta. Es trasllada a viure quatre dies en un habitatge del Poble Nou. S'arriba als mercats municipals. Visita Nou Barris i veu amb la penya barcelonista el desafortunat partit de Copa d'Europa. Presenta llibres... El contacte directe amb el ciutadà és la màxima que imprimeix l'alcalde en aquests dies intensos de pre-campanya, perquè, tal com repeteix sovint, "Ja ho deia Shakespeare, la ciutat és la gent". Maragall vol tornar a ser un alcalde popular.

Fa un any, Pasqual Maragall vivia moments de crisi. La caparra postolímpica, el dèficit, la crisi econòmica, la manca d'idees seductores, van sumir l'alcalde en una letargia continguda. Després del repte del 92 i de les grans transformacions urbanístiques, Maragall es quedà sense objectius clars de futur. La ciutat semblava que funcionés per la pròpia inèrcia, sense rumb definit. Això coincidí amb freqüents viatges que Maragall feia en qualitat de vice-president del Comitè de les Regions de la Unió Europea. Els membres de l'oposició l'acusaren de desatendre els afers de la ciutat. L'alcalde no podia dissimular el desànim, tant, que va arribar a dubtar de presentar-se a la reelecció. Aquells foren moments difícils per ell, moments que dins el PSC es van viure amb nerviosisme i des de fora del partit van portar la desconfiança a l'electorat. Les enquestes donaven un empat entre Maragall i el seu contrincant més directe, Miquel Roca.

## Recuperar el pols de la ciutat.

Fins al final de l'any 94 Maragall no dona símptomes de sortir de la letargia i de recuperar el pols de la ciutat. Fins llavors, només havia definit reptes molt genèrics: Europa, la cultura, el civisme, la qualitat de vida..., propostes que no aconseguien netejar els moments de dubte. Però els mecanismes elec-

**A dos mesos de les eleccions, Maragall ha de fer lluir la Barcelona construïda als 80 i culminada al 92. I ha d'explicar els projectes de futur.**

torals s'havien posat en funcionament i la necessitat de definir un projecte de ciutat —els comicis així ho imposen— i de mostrar un alcalde sense fissures van fer imprescindible un canvi d'actitud.

És al gener d'enguany, en el discurs anual que pronuncia al Col·legi de Periodistes, on l'alcalde es destapa. El discurs de Maragall és extens. Fa balanç dels dotze anys que ha passat al capdavant del govern municipal i apunta els grans reptes de futur. Es mostra més segur, parla de les eleccions i torna a advocar per les transformacions fetes i el valor de l'experiència: "En aquestes eleccions que s'acosten, ens hi juguem molt, més enllà de la il·lusió amb què jo personalment i el meu equip afrontem la nova etapa que s'obre per a Barcelona. Una il·lusió que neix de l'experiència, del coneixement directe del territori, de tot allò que hem fet i de tot allò que volem fer, que és molt, per Barcelona".

Ha començat el compte enrere. Maragall ha de fer lluir la Barcelona construïda als anys viutanta i culminada al 92,



i ha d'ensenyar, alhora, la Barcelona que continua transformant-se, la ciutat del llinard del 2000. I tot això revestit per l'eslògan que tant predica: la ciutat és la gent. I aquesta síntesi és la que proposa l'exposició "La ciutat de la gent", que aquests dies es pot veure al complex Maremagnum del Port Vell i que és l'ideari del programa que prepara Maragall per aquests quatre anys.

**Combinar bicicleta i fibra òptica.** "La ciutat de la gent" és una mostra estratègica –criticada per electoralista–, que ha estat ide-



ada per dos dels seus col·laboradors més estrets des del 1982: Josep Antoni Acebillo i Pep Subirós. L'un li ha definit els grans projectes –Maragall és un home d'objectius–, l'altre els ha fet encaixar en un discurs més humanitzat, per col·locar-hi paraules com civisme, solidaritat, qualitat, per equilibrar la física del formigó amb la química del comportament humà.

"L'exposició juga la carta del futur de la ciutat –diu Pep Subirós–. Les transformacions que en els propers anys es produiran, sobretot pel que fa a l'aparició de nous centres de mobilitat i de distribució de la informació, fixaran un nou ordre urbà. I la qüestió més important és que aquesta aposta no es faci en detriment de les formes de vida urbana tradicionals. El que proposem és l'equilibri entre els aspectes més formals i urbanístics i els aspectes urbans, entesos en termes d'urbanitat. En definitiva, combinar la qualitat de vida i la riquesa de la ciutat tradicional amb les noves formes tecnològiques que s'aniran introduint."

Tanmateix, l'exposició és més una síntesi de propostes que la definició d'un model clarificador de ciutat. "Model de ciutat? Actual-

ment, aquesta és una pregunta difícil de respondre", diu Josep Antoni Acebillo. "La ciutat del 92 –continua– era una ciutat tangible, força fàcil d'explicar, perquè la podem posar en una foto: les rondes, les àrees olímpiques, les Glòries... Però el model de ciutat cap al qual anem està fet de molts elements intangibles, és una estructura complexa, per això és difícil d'explicar."

Josep Antoni Acebillo és un dels homes de confiança de l'alcalde i un dels personatges clau de la transformació urbanística de Barcelona. Va entrar a l'Ajuntament de la mà d'Oriol Bohigas durant el mandat de Narcís Serra. Després amb Pasqual Maragall els nivells de sintonia van augmentar proporcionalment als nivells de responsabilitat en els temes d'urbanisme, primer des del consistori i a partir del 87 des de l'IMPU (Institut Municipal de Promoció Urbanística).

Després dels jocs olímpics, Josep Antoni Acebillo també queda en una situació d'estancament. Però, per poc temps. El març del 94 neix l'empresa Barcelona Regional. Maragall demana a Acebillo que en sigui el director. Ell accepta i s'envolta d'una trentena de persones, la majoria de les quals provenen de l'IMPU. Barcelona Regional és una agència que té per accionistes empreses públiques i que està especialitzada en l'elaboració d'estudis i projectes sobre grans sistemes d'infraestructures i mobilitat. Es planteja, doncs, els grans reptes del futur, els grans projectes que Maragall necessita per posar rumb a la ciutat.

"Avui tenim una Barcelona competitiva –diu Acebillo–, una ciutat comparable a qualsevol gran ciutat europea, perquè té tot allò que ha de tenir una gran metròpoli. Però no ens podem quedar aturats en aquest llistó, hem de continuar creant infraestructura per continuar dins el grup de ciutats capdavanteres. Ara bé, aquestes infraestructures són cada vegada més intangibles i passen pels sistemes de fibra òptica, telemàtica... Les tesis urbanístiques convencionals tenen menys pes en aquesta futura ciutat."

"La ciutat de la gent" no renuncia a explicar el que s'ha fet fins ara, però l'element més interessant és una mena de teatre virtual que es titula: "Barcelona: un futur en blau i verd. Te la imagines?". En aquest marc i d'una manera didàctica es prefiguren les grans transformacions previstes per la ciutat. Aquestes tenen dues tendències clares: l'aplicació de l'alta tecnologia i la necessitat d'unes xarxes de comunicació ben trabades i una sèrie d'estratègies que facin possible nous sistemes de mobilitat.

Entre els grans projectes destaca la necessitat de tenir un aeroport transoceànic i una xarxa ferroviària coherent. "No es pot enten-

**Una de les zones que experimentarà més transformacions en un futur pròxim serà la de Sant Andreu-Sagrera, que acollirà la gran estació del tren de gran velocitat, l'AVE. Una estació intermodal de quatre plantes (metro, tren, autobusos i taxis) al voltant de la qual es construirà un parc i un espai residencial amb 17.000 vivendes. Però els projectes engloben altres infraestructures, com un aeroport transoceànic, sistemes de fibra òptica, telemàtica, etc.**



dre que una ciutat com Barcelona hagi de passar per Madrid si vol anar a Nova York o Tòquio –explica Acebillo–. Necessitem un aeroport transoceànic, però per a tenir-lo necessitem també una massa crítica de gent superior a la que ara tenim. (Barcelona encara és petita per algunes coses.) Ara bé, el tren d'alta velocitat permetrà que una persona de València arribi a Barcelona en poc més de dues hores i l'AVE farà el trajecte molt curt des de Perpinyà. Si, a més, les vies ferroviàries passen per l'aeroport, doncs, disposarem d'un major potencial de gent que agafarà l'avió a Barcelona.”

Una altra zona de transformació serà la de Sant Andreu-Sagrera, que acollirà la gran estació del tren de gran velocitat, l'AVE. Una estació intermodal de quatre plantes (metro, tren, autobusos i taxis) al voltant de la qual es construirà un parc i un espai residencial amb 17.000 vivendes. El teatre virtual intenta explicar aquest nou concepte de mobilitat. Un concepte que també s'aplicarà al trànsit del centre urbà a partir del Projecte Picasso. Ja no es construiran més rondes, però segurament el ciutadà sortirà de casa en cotxe i arribarà a la feina en transport públic. I Acebillo no deixa de relacionar cada element amb la infraestructura lleugera necessària perquè sigui viable: “Perquè el Projecte Picasso sigui factible necessitem un sistema d'informació que permeti per exemple que, de bon matí, una persona a través de l'ordinador pugui saber com està el trànsit de la ciutat i escollir el millor itinerari”.

El darrer projecte de gran abast que es presenta és la reordenació de la llera del riu Besòs. “En aquesta zona tenim la depuradora d'aigua, la incineradora i dues centals hidroelèctriques importants. Aquestes instal·lacions no les podem traslladar. Però, en canvi, podem aconseguir que siguin ecològicament

**Josep Antoni Acebillo:**  
**“La ciutat del 92 era una ciutat tangible, força fàcil d'explicar, perquè la podem posar en una foto: les rondes, les àrees olímpiques, les Glòries... Però el model de ciutat cap al qual anem està fet de molts elements intangibles, és una estructura complexa, per això és difícil d'explicar.”**

**Pep Subirós:** “Les transformacions que en els propers anys es produiran, sobretot pel que fa a l'aparició de nous centres de mobilitat i de distribució de la informació, fixaran un nou ordre urbà. I la qüestió més important és que aquesta aposta no es faci en detriment de les formes de vida urbana tradicionals.”

més suportables i posar-les a segona línia de mar, guanyant entre 50 i 100 hectàrees de terreny. Aquest terreny guanyat al mar servirà per ubicar-hi el zoo, de tal manera que la Ciutadella quedarà més esponjada, i guanyarem també quilòmetres de platja.”

Ara bé, tots aquests projectes van més enllà dels límits territorials estrictes de la ciutat, afecten part de l'àrea metropolitana, i en tenen competències diverses administracions. Aquest és, ara per ara, un problema que no es planteja ni l'alcalde ni Acebillo: “Nosaltres hem optat per treballar, discretament, amb paràmetres només tècnics i objectius possibles.” Tampoc es plantegen la manera de finançar tots aquests projectes. Són aspectes desagrats i conflictius que s'aparquen per després dels comicis.

Fa uns mesos Pasqual Maragall va dir: “Aquest és un any en què germinaran missatges que després se sintetitzaran en persones i en eslògans, en síntesis electorals.” “La ciutat de la gent” sintetitza els projectes. D'aquí a poques setmanes començaran a aparèixer els eslògans.

**Montserrat Serra**

