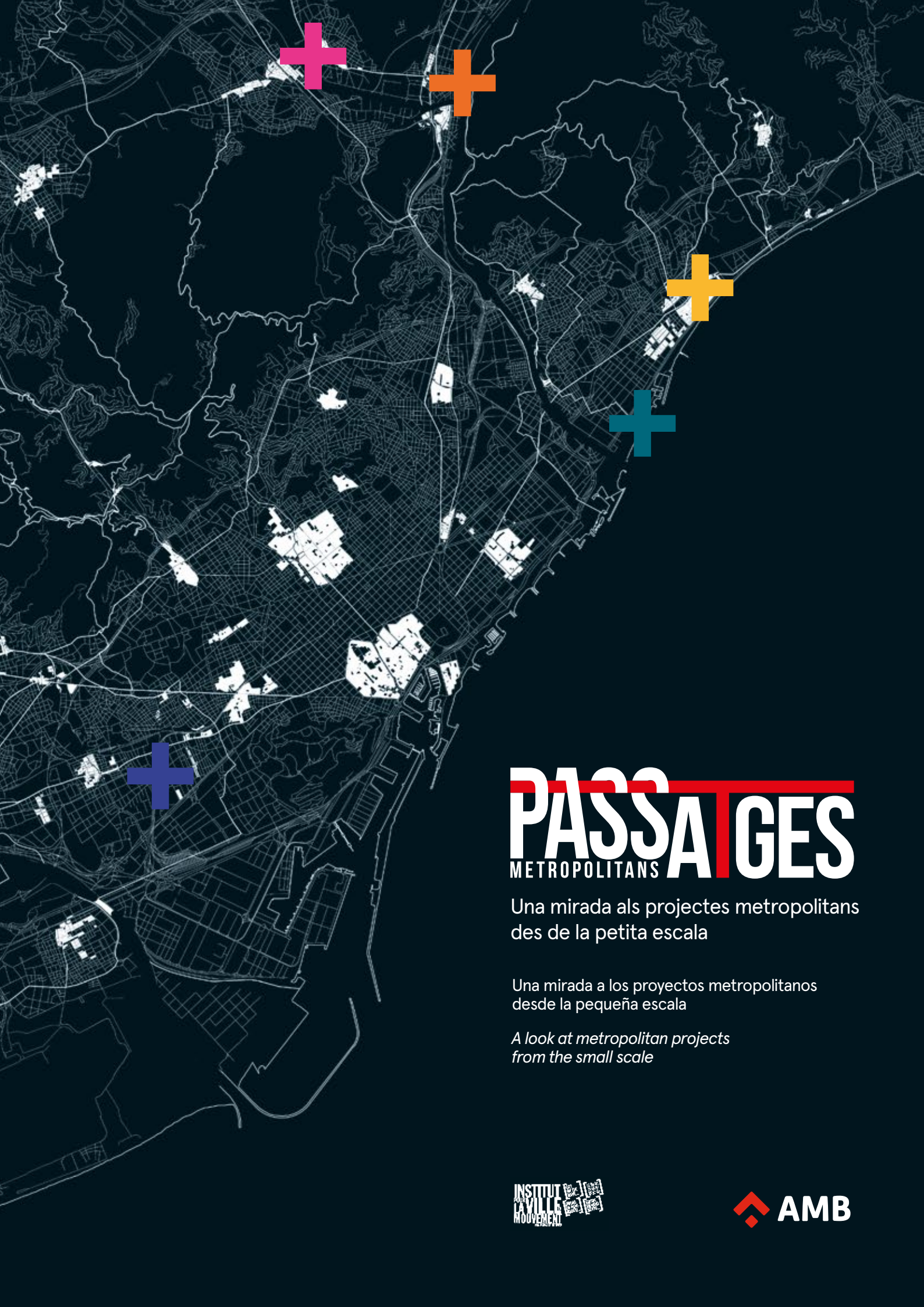




PASSATGES

METROPOLITANS

Una mirada als projectes metropolitans
des de la petita escala

Una mirada a los proyectos metropolitanos
desde la pequeña escala

*A look at metropolitan projects
from the small scale*

Fruit de la col·laboració entre l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM) / PSA Peugeot Citroën, i en el marc del programa internacional "Passages, espaces de transition pour la ville du 21^e siècle", us presentem aquest llibre en què es recullen algunes reflexions sobre els passatges metropolitans i els resultats de dos concursos desenvolupats al llarg d'un any: Passatges Metropolitans i Passatge Besòs.

Per al concurs d'idees organitzat per l'AMB, obert a joves professionals, s'han identificat sis emplaçaments per desenvolupar-hi propostes de passatges metropolitans, amb la col·laboració de vuit municipis: Badalona, Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès, Ripollet, Sant Cugat del Vallès, Molins de Rei, Sant Vicenç dels Horts i l'Hospitalet de Llobregat.

El concurs organitzat pel Consorci Besòs s'ha plantejat a dues voltes i hi han participat cinc equips finalistes que han proposat solucions per a un "passatge de la ciutat al mar" al municipi de Sant Adrià de Besòs.

Els passatges metropolitans en el projecte de la ciutat del segle XXI necessiten una mirada a escala metropolitana i local que conjugui els diversos requeriments de pas que hi conflueixen.

PASSATGES
METROPOLITANS

PASSAGES

METROPOLITANS

Una mirada als projectes metropolitans
des de la petita escala

Una mirada a los proyectos metropolitanos
desde la pequeña escala

*A look at metropolitan projects from
the small scale*

1

Presentació

Presentación
Presentation

- Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)
Área Metropolitana de Barcelona (AMB)
Barcelona Metropolitan Area (AMB) 9
- Institut per la Ciutat en Moviment /
PSA Peugeot Citroën (IVM)
Instituto por la Ciudad en Movimiento /
PSA Peugeot Citroën (IVM)
*City on the Move Institute / PSA Peugeot
Citroën (IVM)* 11
- Consorci Besòs
Consortio Besòs
Besòs Consortium 13

2

Tres mirades als passatges

Tres miradas a los pasajes
Three approaches to passages

- Passages
Key elements of contemporary public space
Pasajes
Elementos clave del espacio público
contemporáneo
Passatges
Elements clau de l'espai públic contemporani
Marcel Smets 17
- Petites intervencions per a la vertebració de la
gran metròpolis
Pequeñas intervenciones para la vertebración
de la gran metròpolis
*Small interventions for he structuring of the
great metropolis*
Ramon Torra 39
- Els passatges: actuacions per a la ciutat
metropolitana
Los pasajes: actuaciones para la ciudad
metropolitana
Passages: actions for the metropolitan city
Carles Llop 49

3

Concurs d'idees Passatges Metropolitans

Concurso de ideas Pasajes Metropolitanos
Metropolitan Passages Competition

- Una mirada al concurs 2015 de l'Àrea
Metropolitana de Barcelona
Una mirada al concurso 2015 del Área
Metropolitana de Barcelona
*A look at Barcelona Metropolitan Area 2015
competition*
Enric Batlle 63
- Bases generals del concurs 72
- Propostes finalistes
- 1A Un passatge a través de la C-31
BADALONA 76
- 1B Un passatge articulador
MONTCADA I REIXAC 88
- 2C Un passatge com a eix cívic
CERDANYOLA DEL VALLÈS I RIPOLLET 98
- 2D Un passatge com a passeig interurbà
SANT CUGAT DEL VALLÈS 110
- 3E Un passatge com a node de centralitat
MOLINS DE REI I SANT VICENÇ DELS HORTS 118
- 3F Un passatge com a intercanviador metropolità
L'HOSPITALET DE LLOBREGAT 132

4

Concurs Passatge Besòs

Concurso "Passatge Besòs"
'Passatge Besòs' Competition

- Bases del concurs 144
- De la ciutat al mar 146
- Propostes finalistes 150

1

Presentació

Presentación
Presentation



Ramon Torra
Gerente del AMB

Ramon Torra
AMB General Manager

Ramon Torra
Gerent de l'AMB

8

El concurso Pasajes Metropolitanos es una iniciativa impulsada por el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) conjuntamente con el Instituto por la Ciudad en Movimiento / PSA Peugeot Citroën (IVM) en el marco del programa internacional "Passages: Espaces de transition pour la ville du 21e siècle", que desarrolla, en diferentes ciudades, concursos, talleres y conferencias en torno al concepto de pasaje.

En el área metropolitana de Barcelona se enfoca la reflexión en los pasajes como elementos que pueden tener un papel relevante en la vertebración metropolitana. Si bien hasta ahora el urbanismo se ha centrado mucho en dar forma al crecimiento urbano y a la implantación de infraestructuras y equipamientos públicos para la mejora de la calidad de vida, y en consolidar una identidad de la forma del territorio, hoy se nos plantean nuevos retos para impulsar proyectos que velen por la cohesión y la vertebración del territorio metropolitano. Si antes se trabajaba desde los núcleos urbanos y la calidad del espacio público de los centros, ahora tenemos el reto de extender esta calidad urbana del centro a la periferia. Concretamente, a estos espacios de paso que, desde la pequeña escala, la intervención inmediata y la corta temporalidad, son capaces de dar forma y contenido urbano a los espacios metropolitanos.

En los últimos años, el AMB ha ejecutado varias actuaciones dirigidas a consolidar los núcleos urbanos de los municipios, dotándolos de calidad urbana y mejorando sus servicios municipales. Ahora nos encontramos en un momento de replanteamiento del modelo con la futura redacción del Plan director urbanístico metropolitano, que plantea una nueva cultura urbanística para hacer ciudad que engloba una mirada conjunta del territorio metropolitano, no desde los municipios, sino desde una acción estratégica integral y pluriescalar.

Y es en esta perspectiva pluriescalar donde debemos concebir el concurso Pasajes Metropolitanos, una actividad que propone actuaciones de microurbanismo en el seno de una estrategia integral de conexión de los núcleos urbanos. Pasajes Metropolitanos establece un nuevo marco de reflexión supramunicipal sobre los pasajes como elementos articuladores de la metrópolis.

The Metropolitan Passages competition is an initiative promoted by the Metropolitan Area of Barcelona (AMB) in partnership with the IVM Institute for the City on the Move / PSA Peugeot Citroën, as part of the international programme 'Passages: Espaces de transition pour la ville du 21e siècle' that organises competitions, workshops and lectures on the concept of 'passage' in different cities.

In the metropolitan area of Barcelona, reflection pays attention to passages as key elements for the metropolitan structuring. To date, urban planning has been highly focused on shaping urban growth and the implementation of public infrastructures and facilities for enhancing quality of life, and onto the consolidation of an identity for the shape of the region. Now, however, we are faced with new goals, to promote projects that guarantee the cohesion and structuring of the metropolitan region. If, previously, we worked on urban centres and the quality of the public spaces in them, we now face the challenge of extending this urban quality from the centre to the periphery. More specifically, it is in these areas of passage that, working from a small scale with immediate, quickly implemented interventions that we are able to give shape and urban continuity to metropolitan spaces.

In recent years, the AMB has carried out a range of interventions aimed at consolidating municipalities' urban centres, giving them urban quality and improving their municipal services. Now comes the time to reconsider our model's approach, with the forthcoming drawing up of the Metropolitan Urban Master Plan, which calls for a new urban planning culture to create a city that embraces a joint view of the metropolitan region, not from the perspective of the municipalities but from that of integrated, multi-scale strategic action.

It is from this multi-scale perspective that we must envisage the Metropolitan Passages competition, an activity proposing micro-planning actions as part of an integrated strategy of connecting urban centres. Metropolitan Passages establishes a new framework for supra-municipal debate around passages as structuring elements of the metropolis.

9

El concurs Passatges Metropolitanos és una iniciativa impulsada per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) juntament amb l'Institut pour la Ville en Mouvement / PSA Peugeot Citroën (IVM) en el marc del programa internacional "Passages: Espaces de transition pour la ville du 21e siècle", que desenvolupa, a diferents ciutats, concursos, tallers i conferències entorn del concepte de passatge.

A l'àrea metropolitana de Barcelona s'enfoca la reflexió en els passatges com a elements que poden tenir un paper rellevant en la vertebració metropolitana. Si bé fins ara l'urbanisme s'ha centrat molt a donar forma al creixement urbà i a la implantació d'infraestructures i equipaments públics per a la millora de la qualitat de vida, i a consolidar una identitat de la forma del territori, avui se'ns plantegen nous reptes per impulsar projectes que vetllin per la cohesió i la vertebració del territori metropolità. Si abans es treballava des dels nuclis urbans i la qualitat de l'espai públic dels centres, ara tenim el repte d'estendre aquesta qualitat urbana del centre a la perifèria. Concretament, en aquests espais de passatge que, des de la petita escala, la intervenció immediata i la temporalitat curta, són capaços de donar forma i contingut urbà als espais metropolitanos.

L'AMB ha executat en els darrers anys diverses actuacions enfocades a consolidar els nuclis urbans dels municipis, dotant-los de qualitat urbana i millorant-ne els serveis municipals. Ara ens trobem en un moment de replantejament del model amb la futura redacció del Pla director urbanístic metropolità, que planteja una nova cultura urbanística de fer ciutat que engloba una mirada conjunta del territori metropolità, no des dels municipis sinó des d'una acció estratègica integral i pluriescalar.

I és en aquesta perspectiva pluriescalar on hem de concebre el concurs Passatges Metropolitanos, una activitat que proposa múltiples actuacions de microurbanisme en el si d'una estratègia integral de connexió dels nuclis urbans. Passatges Metropolitanos estableix un nou marc de reflexió supramunicipal sobre els passatges com a elements articuladors de la metrópolis.



“Pasajes, espacios de transición para la ciudad del siglo XXI”, un programa internacional del Instituto por la Ciudad en Movimiento (IVM)

“Passatges, espais de transició per a la ciutat del segle XXI”, un programa internacional de l’Institut per la Ciutat en Moviment (IVM)

‘Passages, transitional spaces for the 21st century city’: an international programme from the City on the Move Institute (IVM)

10

Desde que se creó en el año 2000, el IVM ha querido destacar la importancia vital que tiene la calidad de los espacios de movilidad e intermodalidad en todas las ciudades del mundo.

Con la puesta en marcha del programa internacional y multilateral “Passages”, enfocado tanto a profesionales como al público general, el IVM (<http://www.ville-en-mouvement.com>) quiere poner de relieve el papel de los pasajes como enlaces básicos en nuestros desplazamientos por la ciudad. Una red de expertos internacionales ha trabajado durante dos años para desarrollar la investigación y promover eventos científicos, culturales y artísticos al respecto.

Túneles, puentes, pasarelas, teleféricos urbanos, escaleras mecánicas... A veces son agradables, sensuales, inteligentes, atractivos, pero con más frecuencia están dejados, son incómodos e incluso peligrosos. Los pasajes son el eslabón perdido que, con diferentes grados de efectividad, ofrecen una transición entre un transporte y otro, entre un entorno urbano y otro, en las ciudades modernas cada vez más extensas y cada vez más fragmentadas por autovías, vías de tren o barrios cerrados.

La cuestión del pasaje como atajo, espacio de transición o ruta especial se está convirtiendo en un factor básico a la hora de lograr que la ciudad sea accesible para todos. Ya sean lugares formales o informales, en ellos también se vive una experiencia sensorial, una transición entre mundos físicos, culturales o simbólicos diferentes. ¿Qué especificidades tienen estos pequeños espacios de movilidad? ¿Qué futuro posible? ¿Se puede innovar en estos lugares? ¿Qué nos dicen de las ciudades actuales?

Para más información, www.passages-ivm.com: proyectos reales de Barcelona, Toronto, Shanghái, Buenos Aires, Montevideo, Tours y São Paulo surgidos de concursos internacionales de arquitectura y diseño urbano, cortos, talleres académicos, investigación multidisciplinaria, eventos artísticos, publicaciones y una exposición internacional.

Des que es va crear l’any 2000, l’IVM ha volgut cridar l’atenció sobre la importància vital que té la qualitat dels espais de mobilitat i d’intermodalitat en totes les ciutats del món.

Amb la posada en marxa del programa internacional i multilateral “Passages”, enfocat tant a professionals com al públic general, IVM (<http://www.ville-en-mouvement.com>) vol posar en relleu el paper dels passatges com a enllaços bàsics en els nostres desplaçaments per la ciutat. Una xarxa d’experts internacionals ha estat treballant durant dos anys per desenvolupar la recerca i promoure esdeveniments científics, culturals i artístics sobre aquesta qüestió.

Túnels, ponts, passarel·les, telefèrics urbans, escales mecàniques... De vegades són agradables, sensuais, intel·ligents, atractius, però amb més freqüència estan deixats, són incòmodes i fins i tot perillosos. Els passatges són la baula perduda que, amb diversos graus d’efectivitat, ofereix una transició entre un transport i un altre, entre un entorn urbà i un altre, en les ciutats modernes cada vegada més extenses i cada vegada més fragmentades per autovies, vies de tren o barris tancats.

La qüestió del passatge com a drecera, espai de transició o ruta especial s’està convertint en un factor bàsic a l’hora de fer que la ciutat sigui accessible per a tothom. Tant si són llocs formals com informals, també s’hi viu una experiència sensorial, una transició entre mons físics, culturals o simbòlics diferents. Quines especificitats tenen aquests petits espais de mobilitat? Quin futur possible? S’hi pot innovar? Què ens en diuen, de les ciutats actuals?

Trobareu més informació a www.passages-ivm.com: projectes reals de Barcelona, Toronto, Xangai, Buenos Aires, Montevideo, Tours i Sao Paulo sorgits de concursos internacionals d’arquitectura i disseny urbà, curts, tallers acadèmics, investigació multidisciplinària, esdeveniments artístics, publicacions i una exposició internacional.

11

Since its creation in 2000 IVM has sought to draw attention to the crucial importance of the quality of the spaces of mobility and intermodality in all cities of the world.

With the launch of the international and multi-partner Passages programme, aimed at professionals and the general public alike, IVM (<http://www.ville-en-mouvement.com>) is seeking to emphasise the role of passages as essential links in our journeys around the city. For two years, a network of international experts worked to develop research and scientific, cultural and artistic events on this theme.

Tunnels, bridges, walkways, urban cable cars, escalators... Sometimes pleasant, sensuous, intelligent, appealing, but more often shabby, uncomfortable or even dangerous... passages are the missing links which, with varying degrees of effectiveness, provide a transition from one transport mode to another, one urban environment to another, in our ever-growing modern cities, entities increasingly fragmented by expressways, railroads or gated neighbourhoods.

The question of the passage as a shortcut, a transitional space, a special route, is becoming a crucial factor in making the city accessible to all. Whether formal or informal, they are also places of sensory experience, a transition between different physical, cultural or symbolic worlds. What are the specificities, the potential future, the possible innovation of these small mobility spaces? What do these passages tell us about today’s city?

More information on www.passages-ivm.com: real-world demonstration projects in Barcelona, Toronto, Shanghai, Buenos Aires, Montevideo, Tours and São Paulo through international architecture and urban design competitions, short films, academic workshops, interdisciplinary research, artistic events, publications and an international exhibition.

Antoni Alarcon
Gerente del Consorcio del Besòs

Antoni Alarcon
Besòs Consortium General Manager

Antoni Alarcon
Gerent del Consorci
del Besòs

El Consorcio del Besòs está constituido por los ayuntamientos de Barcelona, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet y Montcada i Reixac, que forman el ámbito territorial del tramo final del río Besòs. Su principal objetivo es potenciar un tratamiento territorial homogéneo en todo su ámbito mediante propuestas comunes de los entes consorciados.

En este sentido, además de las competencias urbanísticas y de infraestructuras, el Consorcio viene trabajando y desarrollando proyectos relacionados con la mejora del aprovechamiento del espacio público del entorno del Besòs, con la mejora de la calidad y la eficiencia energética y ambiental de las tramas urbanas, teniendo en cuenta la accesibilidad y la movilidad generada, y, además, se preocupa por el tratamiento de la infraestructura verde de todo este territorio.

Uno de los principales problemas de este ámbito son los problemas de accesibilidad y conexión y las necesidades de pasajes. Este es, sin duda, un gran reto para las ciudades del ámbito del Besòs, tanto para cruzar el río como para conectar espacios urbanos separados por infraestructuras que son verdaderas fronteras: el proyecto ferroviario del tren de alta velocidad; la línea de cercanías R1, que dificulta el acceso de la gente al mar, o la R2, que segrega el centro urbano de Montcada i Reixac; los cruces de carretera y el nudo de la Trinitat, absorbidos por la urbanización; las interconexiones entre los parques, etc.

Por este motivo, el Consorcio del Besòs ha promovido la realización de un concurso internacional de proyectos para mejorar uno de los pasos más emblemáticos de su ámbito territorial. Se trata del paso subterráneo junto a la estación de la R1, entre la avenida de La Platja y la calle Eduard Maristany, final de un importante eje cívico para Sant Adrià de Besòs, que se inicia en el barrio más antiguo de la ciudad y llega hasta la orilla del mar. También forma parte de los ejes estratégicos del territorio que deben permitir estructurar y jerarquizar la red viaria del entorno del río Besòs.

Además, un valor añadido de este pasaje es la repetición de la misma casuística a lo largo de la costa de El Maresme, donde muchos pasos subterráneos comunican, bajo la línea R1, las ciudades con sus playas.

The Besòs Consortium comprises the municipal councils of Barcelona, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet and Montcada i Reixac, which provide the territorial scope for the final stretch of the River Besòs. Its chief mission is to promote standardised territorial treatment throughout this territory by means of joint proposals by its members.

In this regard, in addition to urban planning and infrastructure-related powers, the Consortium works on and implements projects associated with improving the use made of the public spaces surrounding the Besòs, enhancing the quality and energy and environmental efficiency of urban fabrics, taking into account the accessibility and mobility created. What is more, it is responsible for dealing with the green infrastructure of this entire territory.

One of the chief problems throughout this territory is that of accessibility and connection and the need for passages. This is, without doubt, one of the great challenges facing the cities in the Besòs area, in terms of both crossing the river itself and of connecting urban spaces separated by infrastructures that are true borders: the high-speed rail line, the R1 commuter railway line, which makes it difficult for locals to access the sea, and the R2, which splits the urban centre of Montcada i Reixac, highway crossings and the La Trinitat junction, now swallowed by urban sprawl, interconnections between parks, etc.

This is why the Besòs Consortium has promoted an international competition for projects to improve one of the most emblematic passageways within its territory: the underground passageway running alongside the R1 station in Sant Adrià de Besòs, between Avinguda de la Platja and Carrer d'Eduard Maristany, the conclusion of a civic thoroughfare of great importance to the town, which starts off in its oldest district and reaches the seashore. It also forms part of the territory's strategic thoroughfares, which must help structure and establish a hierarchy for the netway surrounding the River Besòs.

What is more, one added value of this passage is that it is a case repeated all along the Maresme coast, which is home to many underground passages under the R1 line that connect its towns and cities with its beaches.

El Consorci del Besòs està constituït pels ajuntaments de Barcelona, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet i Montcada i Reixac, que conformen l'àmbit territorial del tram final del riu Besòs. El seu objectiu principal és potenciar un tractament territorial homogeni en tot el seu àmbit mitjançant propostes comunes dels ens consorciats.

En aquest sentit, a més de les competències urbanístiques i d'infraestructures, el Consorci treballa i desenvolupa projectes relacionats amb la millora de l'aprofitament de l'espai públic de l'entorn del Besòs, amb la millora de la qualitat i l'eficiència energètica i ambiental de les trames urbanes, tenint en compte l'accessibilitat i la mobilitat generada. Té, a més, cura del tractament de la infraestructura verda de tot aquest territori.

Un dels principals problemes d'aquest àmbit són els problemes d'accessibilitat i de connexió i les necessitats de "passatges". Aquest, sens dubte és un gran repte per a les ciutats de l'àmbit Besòs, tant per creuar el riu, com per connectar espais urbans separats per infraestructures que són veritables fronteres: el projecte ferroviari de tren d'alta velocitat; la línia de rodalies R1, que dificulta l'accés de la gent al mar; la R2 que segrega el centre urbà de Montcada i Reixac; els creuaments de carretera i el nus de la Trinitat, absorbits per la urbanització; les interconnexions entre els parcs, etc.

Per aquest motiu el Consorci del Besòs ha promogut la realització d'un concurs internacional de projectes per millorar un dels passos més emblemàtics del seu àmbit territorial. Es tracta del pas soterrat al costat de l'estació de la R1, entre l'avinguda de la Platja i el carrer Eduard Maristany, final d'un important eix cívic per a Sant Adrià de Besòs, que s'inicia en el barri més antic de la ciutat i arriba fins al mar. També forma part dels eixos estratègics del territori que han de permetre estructurar i jerarquitzar la xarxa viària del l'entorn del riu Besòs.

A més, un valor afegit d'aquest passatge, és la repetició de la mateixa casuística al llarg de la costa del Maresme, on molts passos soterrats comuniquen, sota la línia R1, les ciutats amb les seves platges.

2

Tres mirades als passatges

Tres miradas a los pasajes

Three approaches to passages



Pasajes Elementos clave del espacio público contemporáneo

Marcel Smets
Arquitecto y urbanista, director del Consejo científico y de orientación del Instituto por la Ciudad en Movimiento (IVM)

Barreras causadas por disposiciones sobre infraestructuras

En la ciudad industrial y contemporánea, la actividad creciente ha conducido a la creación de grandes infraestructuras y la ha sostenido . Estas han sido útiles para el transporte, la salud pública, la vida comunitaria y la acumulación de riqueza, pero también han alzado barreras y han creado la necesidad de cruzarlas para poder pasar de una zona a otra de la ciudad. Así, han creado una especie de pasaje tecnocrático diseñado para cruzar las barreras generadas por las posteriores capas de infraestructuras en constante transformación. Al principio, estas eran básicamente vías de ferrocarril, muelles y canales que, superpuestas en la red de vías y calles, fragmentaron el tejido urbano. Después llegaron las grandes carreteras nacionales, los sistemas de transporte urbano, las instalaciones de almacenamiento de gas y otras instalaciones impenetrables. Cuando la generalización de los coches obligó a crear un sistema de circulación eficaz y autónomo, las autovías, los cinturones, las intersecciones y las carreteras de circunvalación, en los casos en los que se optó por que el tráfico de paso se canalizara por la periferia, penetraron en la ciudad. Y hoy, finalmente, se incrustan carriles para autobuses de tráfico rápido y otros transportes públicos en barrios densos, de tal forma que se convierten en grietas o impedimentos en vez de ser infraestructuras clave.

En cada una de estas circunstancias, los habitantes de la ciudad topan con la dificultad de tener que atravesar barreras levantadas para beneficiar intereses que van más allá de la ciudad. Esto ha dado como resultado el conflicto entre infraestructuras con jerarquías diferentes, construidas y gestionadas con propósitos diferentes: diseño de calles realizado por autoridades locales y profesionales cara a

Passatges Elements clau de l'espai públic contemporani

Marcel Smets
Arquitecte i urbanista, director del Consell científic i d'orientació de l'Institut per la Ciutat en Moviment (IVM)

Barreres causades per disposicions sobre infraestructures

A la ciutat industrial i contemporània, l'activitat creixent ha conduït a la creació de grans infraestructures i l'ha sostinguda. Han servit els camps del transport, la salut pública, la vida comunitària i l'acumulació de riquesa, però també han alçat barreres i creat la necessitat de creuar-les per poder passar d'una zona a una altra de la ciutat. Així, han creat una mena de passatge tecnocràtic dissenyat per travessar les barreres generades per les posteriors capes d'infraestructures en constant transformació. Al principi, aquestes eren bàsicament vies de ferrocarril, molls i canals que, superposades a la xarxa de vies i carrers, van fragmentar el teixit urbà. Després van arribar les grans carreteres nacionals, els sistemes de transport urbà, les instal·lacions d'emmagatzematge de gas i altres instal·lacions impenetrables. Quan la generalització dels cotxes va obligar a crear un sistema de circulació eficaç i autònom, les autovies, els cinturons, les interseccions i les carreteres de circumval·lació, en els casos en què es va optar perquè el trànsit de pas es canalitzés per la perifèria, van penetrar en la ciutat. I avui, finalment, s'incrusten carrils per a busos de trànsit ràpid i altres transports públics en barris densos d'una manera que es converteixen en esquerdes o impediments en lloc de ser infraestructures clau.

En cadascuna d'aquestes circumstàncies, els habitants de la ciutat es troben amb la dificultat d'haver de travessar barreres aixecades per beneficiar interessos que van més enllà de la ciutat. Això ha tingut com a resultat els conflictes entre infraestructures amb jerarquies diferents, construïdes i gestionades amb propòsits diferents: disseny de carrers fet per autoritats locals i professionals cara a cara amb la planificació d'infraestructures duta a terme per administracions

Marcel Smets
Architect and urban planner
President of the Scientific and Steering Committee of the City on the Move Institute (IVM)

Passages Key elements of contemporary public space

Barriers as a consequence of infrastructural provision

In the industrial and contemporary city, growing activity has both led and been supported by the creation of large infrastructures. They served transport, public health, communal life and the accumulation of wealth. But they also gave rise to barriers, and the need to cross these in order to change between the different parts of the town. As such, they produced a kind of technocratic passage, designed to cross the barriers generated by the subsequent layers of modernizing infrastructures. Initially, the latter consisted primarily of railways, docks and canals which, grafted onto the network of tracks and streets, fragmented the urban fabric. Then came the big trunk roads, urban transport systems, gas storage facilities and other impenetrable installations. Then, when the growth of the car required an effective and autonomous traffic system, expressways penetrated the city, along with beltways, intersections and orbital roads in cases where the choice was made to channel through-traffic to the periphery and outskirts. And finally, today, BRTs and other dedicated public transport lanes are sometimes carved into dense neighbourhoods in such a way that they become a rift or an impediment more than a key amenity.

In each of these circumstances, local residents were faced with the problem of crossing barriers erected to serve trans-local interests. It resulted in a conflict between infrastructures with different hierarchies, built and managed to serve different purposes: street level design by local authorities and professionals, against infrastructural planning by sectorial state administrations supported by a body of specialist technicians. For the latter, the reason for building passages is not grounded in their wish for having infrastructures coexist, but in a question of liability and an aspiration to solve conflicts. Instead of seeking to integrate the new through road into the existing city texture, their primary concern is to avoid accidents. Passages are thus designed to cross the large infrastructure without impairing its operation, running below or above, at sufficiently frequent intervals to ensure that the detours required are not so long that local users risk venturing onto the track.

cara con la planificación de infraestructuras realizada por administraciones del Estado con el apoyo de un cuerpo de técnicos especialistas. Para estos últimos, el motivo para construir pasajes no es el deseo de que las infraestructuras coexistan, sino una cuestión de obligación y la aspiración de resolver conflictos. En lugar de buscar la integración de la nueva carretera en el tejido urbano existente, su principal preocupación es la de evitar accidentes. Por tanto, los pasajes se diseñan para que crucen la gran infraestructura sin que afecte su operatividad, haciéndolos pasar por encima o por debajo y con una frecuencia suficiente para asegurarse de que el trayecto que realizarán los usuarios no sea tan largo como para que se arriesguen a pasar por la vía.

La forma de alcanzar este objetivo ha cambiado con el paso del tiempo. Antes de la Primera Guerra Mundial, las líneas de ferrocarril y los canales solían conllevar estructuras a gran escala cuando llegaban a las fronteras de la ciudad. Las líneas ferroviarias a menudo pasaban por encima de viaductos, ya fueran enormes estructuras imponentes de ladrillo o piedra con arcos o refinadas filigranas transparentes de hierro forjado o acero. Estas estructuras se convirtieron en símbolos de las secciones de las avenidas por donde pasaban. Las aberturas de los terraplenes a menudo coincidían con el tejido urbano que los rodeaba, lo que se reflejaba en la continuidad de las calles transversales. La ubicación de los pasajes era lógica, aunque en algunos casos parecían agujeros negros sin luz natural en la parte central ni actividad en su recorrido. Este efecto de túnel empeoró durante el periodo funcionalista. La crisis de los años treinta y el crecimiento exponencial de la urbanización en el periodo de posguerra forzó a los constructores a evitar los costes asociados a la separación vertical estricta. Como resultado de ello, los pasajes quedaron limitados a túneles subterráneos o puentes elevados, situados normalmente en unos pocos lugares estratégicos dispersos.

La oportunidad perdida de los pasajes tecnocráticos

En todo el mundo, la experiencia ha demostrado que estos pasajes tecnocráticos consiguen exactamente lo contrario de lo que pretenden. Salvo en casos en los que solo se puede utilizar este tipo de pasajes para mover a un gran número de personas (por ejemplo, en el caso de una conexión entre dos líneas de metro, dando por hecho que esta conexión es segura, está bien iluminada, se limpia con frecuencia y se actualiza con vallas publicitarias), nos encontramos con que los supuestos beneficiarios se niegan invariablemente a usarlos. La falta

de l'Estat amb el suport d'un cos de tècnics especialistes. Per a aquests últims, el motiu per construir passatges no és el desig que les infraestructures coexisteixin, sinó una qüestió d'obligació i l'aspiració de resoldre conflictes. En lloc de cercar la integració de la nova carretera en el teixit urbà existent, la seva preocupació principal és la d'evitar accidents. Per tant, els passatges es dissenyen perquè travessin la gran infraestructura sense que en quedi afectada l'operativitat, fent-los passar per sobre o per sota i amb una freqüència suficient per assegurar-se que la volta que han de fer els usuaris no sigui tan llarga com perquè s'arrisquin a passar per la via.

La forma d'assolir aquest objectiu ha canviat amb el pas del temps. Abans de la Primera Guerra Mundial, les línies de ferrocarril i els canals acostumaven a implicar estructures a gran escala quan arribaven a les fronteres de la ciutat. Les línies ferroviàries sovint passaven per damunt de viaductes, ja fossin enormes estructures imponents de maons o de pedra amb arcs o refinades filigranes transparents de ferro forjat o acer. Aquestes estructures es van convertir en símbols de les seccions de les avingudes per on passaven. Les obertures dels terraplens sovint coincidien amb el teixit urbà que els envoltava, fet que es reflectia en la continuïtat dels carrers transversals. La ubicació dels passatges era lògica, tot i que semblaven forats negres sense llum natural a la part central ni activitat en el seu recorregut. Aquest efecte de túnel va empitjorar durant el període funcionalista. La crisi dels anys trenta i el creixement exponencial de la urbanització al període de postguerra va motivar que els constructors evitessin els costos associats a la separació vertical estricta. Com a resultat d'això, els passatges van quedar limitats a túnels subterranis o a ponts elevats, situats normalment en alguns llocs estratègics dispersos.

L'oportunitat perdida dels passatges tecnocràtics

Arreu del món, l'experiència ha demostrat que aquests passatges tecnocràtics aconsegueixen exactament el contrari del que pretenen. Excepte en casos en què només es pot fer servir aquest tipus de passatges per moure un gran nombre de persones (per exemple, en el cas d'una connexió entre dues línies de metro, donant per fet que aquesta connexió és segura, està ben il·luminada, es neteja amb freqüència i s'actualitza amb tanques publicitàries), ens trobem que els suposats beneficiaris es neguen invariablement a fer-los servir. La falta d'ús i de control porta normalment a l'abandonament. Quan s'abandonen, encara que només sigui durant algunes hores del dia, s'hi produeixen activitats no desitjades. Es converteixen en



Technocratic passage: rather an obligation than a choice.

The method of meeting this objective has changed over time. Before World War I, we can see that railway lines and canals tended to adopt large-scale adjuncts on their arrival within the walls of the established city. Railway lines often ran on viaducts, either imposing and massive brick or stone arched structures or slim and refined transparent filigrees of cast iron or steel. These became landmarks on the sections of the boulevards where they ran. The openings in their embankments often coincide with the urban fabric around them, reflected in the continuity of the transverse streets. The location of the 'passages' is logical, even if they often resemble black holes, with no natural light in the centre and no activity along the way. This tunnel effect grew worse with the functionalist period. The crisis of the 1930s and the exponential growth in development in the post-war period prompted constructors to avoid the costs associated with strict vertical separation. As a result, passages became restricted to an underground tunnel or elevated bridges, usually located at a few, sparse strategic spots.

The missed opportunity of technocratic passages

Everywhere in the world, experience has shown that these technocratic passages achieve exactly the opposite of their intended purpose. Except in cases where their use is the only possible way to move a large number of customers – for example in the case of a connection between two subway lines, and provided that this connection is secure, well lit, regularly cleaned and kept up-to-date with advertising hoardings – we find that their supposed beneficiaries invariably refuse to use them. This lack of use and monitoring generally leads to neglect. Once they become abandoned, even for particular parts of the day, undesirable activities move in. They become perfect places for waste disposal, graffiti, improvised toilets, homeless people. A spiral of decline sets in and potentially ends in a nightmare. In particular, there is the fear of being molested – especially amongst women and children – which prompts the most vulnerable to stay at home or venture onto the main road and risk their lives by refusing to use the safe crossing.

When this happens, crucial qualities of traditional passages are lost. Because infrastructural barriers generally mark boundaries, the passage is likely to transport

de uso y de control lleva normalmente al abandono. Cuando se abandonan, aunque solo sea durante algunas partes del día, se producen actividades no deseadas. Se convierten en lugares perfectos para tirar la basura, pintar grafitis, usarse como retretes improvisados o acoger a personas sin techo. Se establece una espiral de decadencia que puede terminar en una pesadilla. En concreto, surge el temor de ser agredido sexualmente, sobre todo entre mujeres y niños, que hace que los más vulnerables se queden en casa o se arriesguen a pasar por la vía principal, poniendo en peligro su vida para evitar cruzar por el paso seguro.

Cuando esto ocurre, se pierden las cualidades básicas de los pasajes tradicionales. Como las barreras infraestructurales normalmente indican fronteras, es probable que el pasaje transporte al residente que las cruza a un tipo de barrio diferente. Sin embargo, como han perdido su sentido, las paredes ciegas del túnel (o la visión continuada, desde el puente, de los coches que pasan) eliminan la sensación de transición. Por el contrario, la impresión de contraste repentino se impone al ajuste progresivo que normalmente conlleva el cambio de paisaje durante un viaje. La falta de actividad en el interior del pasaje lo convierte en un lugar baldío, un espacio con el que no se identifica nadie. Paradójicamente, esta indeterminación, causada por la falta de una propiedad clara, reduce su carácter público. De hecho, hace que el espacio sea ocupado por personas y usos que no son aceptados en otros lugares. Imponen prácticas sociales que generan miedo y llevan a los peatones a buscar rutas alternativas. Un pasaje siempre encarna un “mundo aparte” que, aquí, adquiere un carácter extremo, ya que limita su uso intrínseco al que se instala en él y erradica su naturaleza esencial, que es la de la gente de paso. En vez de manifestar una elección basada en el atajo que ofrece, el pasaje tecnocrático se utiliza bajo presión, únicamente porque, por muy larga que sea la vuelta que haya que dar para acceder a él o por muy dura que sea la subida, como mínimo elimina el peligro de cruzar la vía de tráfico intenso.

Mejorar los sentidos para aumentar la atracción

El rechazo claro al pasaje tecnocrático, representado por los grafitis, el hedor o la acumulación de basura, está generando un movimiento de restauración. Sin embargo, el problema es que las autoridades confunden la causa y el efecto. Se imaginan que es la acumulación de suciedad lo que lleva a la gente a no usar el pasaje, por lo que intentan mejorar su situación limpiándolo y pintándolo. Pretenden mejorar

llocs perfectes per a llençar-hi la brossa, pintar-hi grafits, fer-hi les necessitats o acollir persones sense sostre. S’hi estableix una espiral de decadència que pot acabar en un malson. En concret, hi ha la por de ser agredit sexualment, sobretot entre dones i nens, que fa que els més vulnerables es quedin a casa o s’arrisquin a passar per la via principal, tot posant en perill la seva vida per evitar travessar pel pas segur.

Quan passa això, es perden les qualitats bàsiques dels passatges tradicionals. Com que les barreres infraestructurals normalment indiquen fronteres, és probable que el passatge transporti el resident que les creua a un tipus de barri diferent. No obstant això, com que han perdut el seu sentit, les parets cegues del túnel (o la visió continuada des del pont de cotxes que passen) eliminen la sensació de transició. Per contra, la impressió de contrast sobtat s’imposa a l’ajustament progressiu que normalment comporta el canvi de paisatge durant un viatge. La manca d’activitat a l’interior del passatge el converteix en un lloc erm, un espai amb el qual no s’identifica ningú. Paradoxalment, aquesta indeterminació causada per la manca d’una propietat clara en redueix el caràcter públic. De fet, fa que l’espai sigui ocupat per persones i usos que no són acceptats en altres llocs. S’hi imposen pràctiques socials que generen por i que fan que els vianants busquin rutes alternatives. Un passatge sempre encarna un “món a banda” que, aquí, adquireix un caràcter extrem, ja que limita el seu ús intrínsec a qui s’hi instal·la i eradica la naturalesa essencial, que és la de la gent de pas. En lloc de manifestar una elecció basada en la decera que ofereix, el passatge tecnocràtic es fa servir sota pressió, només perquè, per molt llarga que sigui la volta que cal fer per accedir-hi o per molt dura que sigui la pujada, com a mínim elimina el perill de travessar la via de trànsit intens.

Millorar els sentits per augmentar l’atracció

El rebuig clar al passatge tecnocràtic, representat pels grafitis, la pudor o l’acumulació de brossa, està generant un moviment de restauració. El problema, però, és que les autoritats confonen la causa i l’efecte. S’imaginen que és l’acumulació de brutícia el que fa que la gent no faci servir el passatge, i per això intenten millorar-ne la situació netejant-lo i pintant-lo. Pretenen millorar l’experiència dels usuaris corregint la il·luminació, la seguretat i la imatge del túnel o del pont, però sense canviar-ne, en essència, la forma física.

Hi ha diversos exemples d’aquesta mena d’iniciatives. En el cas de passatges subterranis, van des de concursos artístics per decorar les parets internes fins a espectacles lumínics

the inhabitant that crosses those into a different type of neighbourhood. However, being devoid of significance, the blind walls of the tunnel (or the continuous view of passing cars from the bridge) eliminate the sense of transition. At the other end, the impression of sudden contrast prevails over the slow adjustment usually wrought by changing vistas during a journey. The lack of activities conducted within the passage turn the latter into a ‘wasteland’, a space with which nobody identifies. Paradoxically, this indeterminacy arising from the lack of clear ownership reduces the public character of the space. Indeed, it lends itself to occupancy by people and uses that are not accepted elsewhere. They impose social practices that inspire fear and prompt passers-by to find alternative routes. The ‘world apart’ that the passage always embodies, takes on an extreme character here, as it limits its inherent use to those who have taken up residence, and thereby eradicate the essential nature of having people pass through. Instead of expressing a choice inspired by the shortcut it offers, the technocratic passage is used under duress, only because however long the detour required to access it or however arduous the climb, at least it removes the danger of crossing intense road traffic.

Enhancing the senses to increase attraction

The clear rejection of the technocratic passage, epitomised by graffiti, stink or garbage piling up, is prompting a movement of restoration. Clearly, however, the powers-that-be are confusing cause and effect. They imagine that it is the accumulation of squalor that prevents people using the passage, so try to improve the situation by cleaning and painting. Without fundamentally changing the physical form of the tunnel or bridge, they aspire to improve the experience of users by correcting its lighting, safety and image.

There are numerous examples of this type of initiative. In the case of underground passages, they run from artistic competitions to decorate the internal walls to experimental light shows intended to generate a different experience. Frequently, such interventions – perhaps combined with the installation of illuminated advertisements – are nothing more than window dressing. By contrast, initiatives that genuinely alter public perceptions are those where the aim is more than embellishment. Successful changes of this kind exploit the fundamental nature of passage walls, i.e. the fact that they are seen by a throng of passers-by. Instead of regarding these blind walls as a fault to be covered up by decoration, they recognise their potential as a large exhibition space and play on the profoundly public aspect of the passage. Good examples of such interventions are the frescoes covering the walls of the moving sidewalk in Montparnasse-Bienvenüe Metro station in Paris, the poster museum embellishing the down ramp to the tram station under the Spui at The Hague, the exhibition of local artists in the subway at Bethesda, Maryland in the USA. The same idea of public space is expressed in the ‘utilitarian’ artistic concept created by Tesco in South Korea, where passers-by can use their smart phones to scan the photos of products displayed all over the subway walls, and have them delivered to a chosen location.

la experiencia de los usuarios corrigiendo la iluminación, la seguridad y la imagen del túnel o el puente, pero sin cambiar, en esencia, su forma física.

Hay varios ejemplos de este tipo de iniciativas. En el caso de pasajes subterráneos, van desde concursos artísticos para decorar las paredes internas hasta espectáculos lumínicos experimentales para generar una experiencia diferente. A menudo, estas intervenciones, tal vez combinadas con la instalación de anuncios con luz, no son más que un artificio. Por el contrario, las iniciativas que de verdad alteran la percepción pública son las que tienen por objetivo algo más que el embellecimiento. Los cambios de este tipo que tienen éxito aprovechan la naturaleza fundamental de los muros de los pasajes, es decir, el hecho de que los ven multitud de transeúntes. En lugar de ver estas paredes ciegas como un defecto que se debe tapar con decoración, reconocen su potencial como gran espacio de exposición y juegan con el aspecto profundamente público del pasaje. Buenos ejemplos de estas intervenciones son los frescos que cubren las paredes de los pasillos mecánicos de la estación de metro de Montparnasse–Bienvenüe de París, el museo de pósteres que decora la rampa de bajada en la estación de tranvía que hay debajo de la plaza Spui, en La Haya, o la exposición de artistas locales del metro de Bethesda, en Maryland (Estados Unidos). Tesco creó el concepto artístico utilitario, que expresa la misma idea de espacio público, en Corea del Sur, donde los peatones pueden utilizar sus teléfonos móviles para escanear las fotografías de productos expuestos por todas las paredes del metro y hacer que se los entreguen en el lugar que elijan.

El ejemplo más extremo de este enfoque lo encontramos cuando todo el túnel se transforma en una experiencia sensorial. De nuevo, estas instalaciones sonoras o lumínicas explotan la oscuridad de los pasajes subterráneos: es mejor usar la necesidad de iluminación artificial como fuente de placer que como fuente de angustia. Es decir, crear un mundo de fantasía, como el que vemos en el cine, en vez de perpetuar la atmósfera oscura del pasaje. Esta ilusión óptica puede tener dos manifestaciones: o bien la imagen fija que queda grabada en la mente del espectador, o bien la imagen cambiante que crea la maravilla de la sorpresa. Un ejemplo del primer caso es la visión de espacio contenido que James Turrell proyecta en el pasaje subterráneo que enlaza el Museo de Arte Moderno de Houston, en Texas, con su ampliación, donde ha iluminado el techo, el suelo y las paredes laterales con colores

experimentals per generar una experiència diferent. Sovint, aquestes intervencions, potser combinades amb la instal·lació d’anuncis amb llum, no són més que un artífici. Per contra, les iniciatives que de debò alteren la percepció pública són les que tenen per objectiu alguna cosa més que l’embelliment. Els canvis d’aquest tipus que tenen èxit s’aprofiten de la naturalesa fonamental del murs dels passatges, és a dir, del fet que els veuen multitud de transeünts. En lloc de veure aquestes parets cegues com un defecte que cal tapar amb decoració, en reconeixen el potencial com a gran espai d’exposició i juguen amb l’aspecte profundament públic del passatge. Bons exemples d’aquestes intervencions són els frescos que cobreixen les parets dels passadissos mecànics de l’estació de metro de Montparnasse–Bienvenüe de París, el museu de pòsters que decora la rampa de baixada a l’estació de tramvia que hi ha a sota de l’Spui, a l’Haia, o l’exposició d’artistes locals del metro de Bethesda, a Maryland, als EUA. Tesco va crear el concepte artístic “utilitari”, que expressa la mateixa idea d’espai públic, a Corea del Sud, on els vianants poden fer servir els telèfons mòbils per escanejar les fotografies de productes exposats per totes les parets del metro i fer que els els lliurin al lloc que triïn.

L’exemple més extrem d’aquest enfocament el trobem quan tot el túnel es transforma en una experiència sensorial. De nou, aquestes instal·lacions sonores o lumíniques exploten la foscor dels passatges subterranis: val més fer servir la necessitat d’il·luminació artificial com a font de plaer que no pas com a font d’angoixa. És a dir, crear un món de fantasia, com el que fa el cinema, en comptes de perpetuar l’atmosfera fosca del passatge. Aquesta il·lusió òptica pot tenir dues manifestacions: o bé la imatge fixa que queda gravada a la ment de l’espectador, o bé la imatge canviant que crea la meravella de la sorpresa. Un exemple del primer cas és la visió d’espai contingut que James Turrell projecta al passatge subterrani que enllaça el Museu d’Art Modern de Houston, a Texas, amb la seva ampliació, on ha il·luminat el sostre, el terra i les parets laterals amb colors contrastats. D’altra banda, el concepte d’imatge canviant pot implicar canvis tant en el temps com en l’espai. En el primer cas, ofereix un seguit de sensacions entre una imatge relativament homogènia i un altre marc visual igual de reconeixible. És la idea que hi ha darrere de la instal·lació màgica del túnel per a vianants del Bund, a sota del riu Huangpu, a Xangai, on els efectes òptics van variant amb el temps. L’altre concepte, el del canvi lligat al moviment en l’espai, genera una impressió sensorial acumulativa a partir de la suma d’impulsos experimentats durant el trajecte. La instal·lació dissenyada per Skertzo,



Tesco Homeplus Subway Virtual Store in South Korea. © MARCO DERKSEN (2011)

The most extreme example of this approach is when the whole tunnel is transformed into a sensory experience. Once again, these sound or light installations exploit the darkness of underground passages: better to use the need for artificial lighting as a source of pleasure rather than anxiety. So, create a fantasy world, like the impression of the cinema, rather than perpetuating the dark and poorly lit atmosphere of the alleyway. This optical illusion can take two forms: either the stable image that remains in the spectator’s mind, or the changing picture that creates the wonder of surprise. The first approach is exemplified by the vision of contained space that James Turrell projects in the underground passage linking the Houston Museum of Modern Art in Texas to its extension, by illuminating the ceiling and floor, and the lateral walls, with contrasting colours. For its part, the shifting picture concept can employ changes in either time or space. The former offers a succession of sensations from one relatively homogeneous image to another, equally recognisable, visual frame. This is the idea of the magical installation in the Bund foot tunnel under the Huangpu in Shanghai, where the optical effects change over time. The other concept, of change linked to progress in space, generates a cumulative sensory impression from the sum of impulses experienced throughout the journey. The installation designed by Skertzo, Diasonic, which playfully transforms the Security gallery of the Croix Rousse road tunnel in Lyon into a pedestrian passage and public transport route, is a good example of how this can be achieved.

Increasing attraction by embellishment

Embellishment is also a popular way of enhancing the acceptability of elevated technocratic passages. Here, the idea is that improving appearance will increase use. Such a form of architectural determinism often results in the production of attractive objects, but does not always achieve the desired end of remedying the weaknesses of technocratic models. A typical example of this approach is the trellised tube or beam accessible by staircases on both (or various) sides of the barrier structure. Clearly, this kind of solution introduces daylight and open up views, but remains detached from the ground and thereby breaks up the continuity

contrastados. Por otra parte, el concepto de imagen cambiante puede implicar cambios tanto en el tiempo como en el espacio. En el primer caso, ofrece una serie de sensaciones entre una imagen relativamente homogénea y otro marco visual igual de reconocible. Es la idea que yace detrás de la instalación mágica del túnel para peatones del Bund, debajo del río Huangpu, en Shanghai, donde los efectos ópticos van variando con el tiempo. El otro concepto, el del cambio ligado al movimiento en el espacio, genera una impresión sensorial acumulativa a partir de la suma de impulsos experimentados durante el trayecto. La instalación diseñada por Skertzo, Disonic, que transforma lúdicamente la galería de seguridad del túnel viario de La Croix-Rousse, en Lyon, en un pasaje peatonal y en una vía para el transporte público, es un buen ejemplo de cómo se puede lograr.

Hacerlo más atractivo mediante el embellecimiento

El embellecimiento también es una manera muy popular de mejorar la aceptación de los pasajes tecnocráticos elevados. En este caso, la idea es que, si se mejora la apariencia, aumentará su uso. Esta forma de determinismo arquitectónico termina a menudo produciendo objetos atractivos, pero no siempre alcanza el objetivo deseado de solucionar las debilidades de los modelos tecnocráticos. Un ejemplo típico de este enfoque son los tubos o vigas de celosía a los que se puede acceder mediante unas escaleras por los dos (o más) lados de la estructura-barrera. Este tipo de solución permite que entre luz natural y que tenga vistas, pero se aleja del suelo y, por tanto, rompe la continuidad de la ruta. Son ejemplos notables los puentes para peatones que pasan por encima de la carretera de circunvalación interior de París, en Évry (arqu. DVVD), por encima de las líneas de ferrocarril en La Roche-sur-Yon (arqu. Bernard Tschumi y Hugh Dutton) o el de Shenzhen y otros pasos elevados para cruzar rotondas de China. Por otro lado, el paso elevado diseñado por Oscar Niemeyer para cruzar la autopista urbana y conectar la favela de Rocinha de Río de Janeiro con las instalaciones deportivas de Gávea consigue incorporar el ascenso hasta el nivel de la pasarela en el diseño general de la composición mediante una serie de caminos en cuesta que hacen que las largas rampas formen parte de las líneas fluidas de la estructura global.

Cómo darles vida con actividades comerciales

En otros casos, el intento de intensificar su uso va más allá del mero embellecimiento. La intervención no se limita a la decoración, la transformación visual o la atracción de una estética nueva, sino que busca cambiar la apariencia del

Disonic, que transforma de manera lúdica la galería de seguridad del túnel viario de Croix-Rousse, a Lió, en un pasatge per a vianants i en una via per al transport públic, és un bon exemple de com es pot fer.

Fer-lo més atractiu per mitjà de l'embelliment

L'embelliment també és una manera molt popular de fer créixer l'acceptació dels passatges tecnocràtics elevats. En aquest cas, la idea és que, si se'n millora l'aparença, n'augmentarà l'ús. Aquesta forma de determinisme arquitectònic sovint acaba produint objectes atractius, però no sempre assoleix l'objectiu volgut de posar remei a les febleses dels models tecnocràtics. Un exemple típic d'aquest enfocament són els tubs o bigues de gelosia als quals es pot accedir mitjançant unes escales per les dues (o més) bandes de l'estructura barrera. Aquest tipus de solució permet que hi entri llum natural i que tingui vistes, però s'allunya del terra i, per tant, trenca la continuïtat de la ruta. En són exemples notables els ponts per a vianants que passen per damunt de la carretera de circumval·lació interior de París, a Évry (arqu. DVVD), per damunt de les línies de ferrocarril a La Roche-sur-Yon (arqu. Bernard Tschumi i Hugh Dutton) o el de Shenzhen i d'altres passos elevats per creuar rotondes de la Xina. Per contra, el pas elevat dissenyat per Oscar Niemeyer per travessar l'autopista urbana i connectar la favela de Rocinha de Rio de Janeiro amb les instal·lacions esportives de Gávea aconsegueix incorporar l'ascens fins al nivell de la passarel·la al disseny general de la composició mitjançant una sèrie de camins en costa que fan que les llargues rampes formin part de les línies fluides de l'estructura general.

Com donar-los vida amb activitats comercials

En altres casos, l'intent d'intensificar-ne l'ús va més enllà del mer embelliment. La intervenció no es limita a la decoració, a la transformació visual o a l'atracció d'una estètica nova, sinó que busca canviar l'aparença de l'entorn amb què s'associen els passatges per mitjà de la introducció de característiques reconfortants o innovadores. L'ambició d'aquestes innovacions és canviar la pràctica social de l'espai tot incorporant-hi nous usos, o modificar-ne la percepció infiltrant-hi intersticis atractius.

Un exemple típic del primer procés és la introducció de botigues en passatges tristos i sense cap atractiu. Aquest enfocament és popular arreu del món, però és especialment habitual a l'Amèrica del Nord i a l'Àsia, on aquests passatges comercials sovint són connexions subterrànies o elevades entre gratacels dels barris de negocis del centre. Aquests passatges es van



Footbridge over the inner ring road in Paris at Évry (arch. DVVD)

of the route. Notable examples are the footbridge over the inner ring road in Paris at Évry (arch. DVVD), over the railway lines at La Roche-sur-Yon (arch. Bernard Tschumi, Hugh Dutton), or at Shenzhen and other elevated footbridge crossings at roundabouts in China. By contrast, the footbridge designed by Oscar Niemeyer to span the urban expressway and connect the Rocinha favela in Rio de Janeiro to the Gavea sports facilities, manages to incorporate the ascent up to the level of the overpass into the general form of the composition by a series of sloping pathways that make the elongated ramps part of the fluid lines of the total structure.

Seeking enlivenment through commercial activities

In other cases, the attempt to intensify use goes beyond embellishment alone. The intervention is not confined to decoration, optical transformation or the appeal of an innovative aesthetic, but seeks to change the appearance of the environment with which the passage or passages are associated by inserting reassuring or innovative features. The ambition of these adaptations is to change the social practice of the space by incorporating new uses, or to modify the perception of the place by infiltrating appealing interstices.

A typical instance of the first process is the introduction of shops in unattractive and joyless passages. This approach is popular everywhere in the world, but is especially common in North America and Asia, where these commercial passages often take the form of underground or elevated connections between skyscrapers in the central business districts. Originally designed to protect pedestrians from car traffic, these passages gradually developed into an alternative network, a substitute public space in the urban basement. These collectively used private spaces opened to monitored public mostly tend to be dull and tedious, attracting only sporadic use that hardly justifies the cost of their provision. Eager to increase the efficiency of their investment, the proprietors of buildings that give access to these passages, sign agreements with chain stores to install branches in the empty corners of these galleries. In doing so, they merely underwrite the generic character of their utilization. Once again, we hit upon confusion between cause and effect. According to usual economic perspectives, stores or customer services are installed where they are able to

entorno con el que se asocian los pasajes por medio de la introducción de características reconfortantes o innovadoras. Estas innovaciones aspiran a cambiar la práctica social del espacio incorporando nuevos usos, o a modificar su percepción infiltrando intersticios atractivos.

Un ejemplo típico del primer proceso es la introducción de tiendas en pasajes tristes y sin ningún atractivo. Este enfoque es popular en todo el mundo, pero es especialmente habitual en América del Norte y en Asia, donde estos pasajes comerciales a menudo son conexiones subterráneas o elevadas entre rascacielos de los barrios de negocios del centro. Estos pasajes se diseñaron originalmente para proteger a los peatones del tráfico rodado y poco a poco se fueron convirtiendo en una red alternativa, un espacio público sustitutivo de los sótanos de las ciudades. Espacios privados de uso colectivo y abiertos a un público controlado, la mayoría suelen ser aburridos y tediosos y solo atraen un uso esporádico que apenas justifica el coste de los suministros. Los propietarios de los edificios con acceso a los pasajes, impacientes por incrementar la eficiencia de su inversión, firman acuerdos con cadenas comerciales para instalar sucursales en los rincones vacíos de las galerías, y al hacerlo solo subrayan el carácter genérico de su uso.

He aquí de nuevo la confusión entre causa y efecto. Según las perspectivas económicas habituales, las tiendas o los servicios de atención al cliente se instalan donde pueden beneficiarse de tener el escaparate en un lugar por donde pasa un gran volumen de gente. Esto es así en los túneles de cambio de línea de las estaciones o los centros intermodales por donde pasa más gente, en los que el tráfico se genera con el movimiento de personas que llegan provenientes de un punto de origen importante y se van hacia un destino importante. En estos lugares, el negocio se beneficia del tráfico natural y de la libertad de acceso característicos de un espacio realmente público. Esta lógica comercial es exactamente la contraria a la de la presencia “forzada” de tiendas de cadenas comerciales en las redes de metro privatizadas o en los enlaces elevados de los centros de metrópolis de alta densidad. En este caso, se hacen instalar tiendas y, especialmente, cafeterías para atraer a los transeúntes. El error funcional de esta configuración queda patente con el vacío evidente, excepto a las horas de las comidas, que es cuando las cadenas de comida rápida compensan la necesidad que ya no cubren los bares de las oficinas. Fuera de las horas punta, el intento de reproducir el atractivo familiar y reconfortante de los centros comerciales acaba siendo una imitación sin ambición e impersonal.

dissenyar originalment per protegir els vianants del trànsit rodat i a poc a poc es van anar convertint en una xarxa alternativa, un espai públic substitutiu dels soterranis de les ciutats. Espais privats d'ús col·lectiu i oberts a un públic controlat, la majoria solen ser avorrits i tediosos i només atrauen un ús esporàdic que amb prou feines en justifica el cost. Els propietaris dels edificis amb accés als passatges, impacients per incrementar l'eficiència de la seva inversió, arriben a acords amb cadenes comercials per instal·lar sucursals als racons buits de les galeries, i en fer-ho només subratllen el caràcter genèric del seu ús.

Heus aquí de nou la confusió entre causa i efecte. Segons les perspectives econòmiques habituals, les botigues o els serveis d'atenció al client s'instal·len on poden beneficiar-se de tenir l'aparador en un lloc per on passa un gran volum de gent. Això és així als túnels de canvi de línia de les estacions o els centres intermodals per on passa més gent, en què el trànsit el genera el moviment de persones que arriben provinents d'un punt d'origen important i se'n van cap a un destí important. En aquests llocs, el negoci es beneficia del trànsit natural i de la llibertat d'accés característics d'un espai realment públic. Aquesta lògica comercial és exactament la contrària a la de la presència “forçada” de botigues de cadenes comercials a les xarxes de metro privatitzades o als enllaços elevats dels centres de metròpolis de densitat alta. En aquest cas, s'hi fan instal·lar botigues i, especialment, cafeteries per atraure els transeünts. L'error funcional d'aquesta configuració queda patent amb la buidor evident, excepte a les hores dels àpats, que és quan les cadenes de menjar ràpid compensen la necessitat que ja no cobreixen els bars de les oficines. Fora de les hores punta, l'intent de reproduir l'atractiu familiar i reconfortant dels centres comercials acaba sent una imitació sense ambició i impersonal.

Mostrar-ne fragments per apuntalar possibles rutes

L'altre procés, el d'exhibir el passatge com a objecte de bellesa en el panorama urbà i identificar una secció concreta d'una ruta llarga fent servir un fragment atractiu, s'origina durant la recerca obstinada del “disseny” mentre es concep la infraestructura. És especialment comú en llocs en què són necessàries proeses de l'enginyeria per salvar diferències de nivell o superar obstacles. L'estructura vertiginosa de l'ascensor urbà de Pamplona (Etxabakoitz Norte, per AH Asociados) o la passarel·la que sura per damunt de la vall a Covilha, Portugal (Carrilho da Graça Arquitectos), en són bons exemples.

Aquesta estratègia de fer servir objectes icònics (com una passarel·la característica per damunt d'una carretera o d'un riu) per identificar tot un itinerari urbà, però, també s'està



Bridge over the Carpinteira stream, Covilha, Portugal

exploit the window shopping generated by the intrinsic large-scale movement of passers-by. This is true of the ‘commuter tubes’ found in highly frequented stations or intermodal hubs, where traffic is generated by the movement of people arriving from one major point of origin and departing towards a major destination. Here, trade benefits from the natural traffic and freedom of access characteristic of real public space. Such commercial logic is exactly the opposite of the ‘forced’ presence of chain stores in the networks of privatised underground or elevated links in the heart of high-density metropolises. In that case, the shops and, in particular, cafes are introduced in order to attract passers-by. The functional failure of this set-up is made very apparent by its blatant emptiness, except at mealtimes when fast food chains compensate for the needs no longer met by office cafeterias. Except for peak hours, the attempt to reproduce the familiar and reassuring appeal of the ‘mall’ results in no more than a purposeless and soulless imitation.

Showcasing fragments to underpin prospective routes

The other process, that of showcasing the passage as an object of beauty in the urban panorama and identifying a particular section of a longer route by means of a captivating fragment, originates in the obstinate pursuit of ‘design’ while conceiving infrastructure. It is particularly common in places where feats of engineering are needed to span differences in levels or surmount obstacles. The vertiginous structure of the urban elevator in Pamplona (Echavacoiz Norte by AH Asociados) or the footbridge that floats above the valley in Covilha in Portugal (Carhillo da Graça Arquitectos) are speaking examples.

However, this strategy of using iconic objects – such as a distinctive footbridge over a road or river – to identify an entire urban itinerary, is also becoming a preferred remedy in operations where no such engineering feat is required. Various examples come to mind: the bowstring bridge over the River Humber in Toronto commemorating the presence of native peoples (Montgomery Sisam Architects), which extends the walking and cycling path along Lake Ontario; the Millennium footbridge over the Thames in London designed by Foster Associates, linking the St Paul’s Cathedral district with the South Bank (notably the section housing the Globe Theatre and Tate Modern Museum) and forming part of a more extensive walking route across the city; the Arganzuela footbridge in Madrid designed by Dominique Perrault, which constitutes the central element of a walk

Mostrar fragmentos para respaldar posibles rutas

El otro proceso, el de exhibir el pasaje como objeto de belleza en el panorama urbano e identificar una sección concreta de una ruta larga usando un fragmento atractivo, se origina durante la búsqueda obstinada del “diseño” mientras se concibe la infraestructura. Es especialmente común en lugares en los que son necesarias proezas de la ingeniería para salvar las diferencias entre niveles o superar obstáculos. La estructura vertiginosa del ascensor urbano de Pamplona (Echavacoiz Norte, por AH Asociados) o la pasarela que flota por encima del valle en Covilhã, Portugal (Carrilho da Graça Arquitectos), son buenos ejemplos de este proceso.

Esta estrategia de utilizar objetos icónicos (como una pasarela característica por encima de una carretera o de un río) para identificar todo un itinerario urbano, sin embargo, también se está convirtiendo en el remedio preferido en operaciones en las que no se necesitan tales obras de ingeniería. Tenemos varios ejemplos de ello: el puente de arco sobre el río Humber, en Toronto, que conmemora la presencia de los pueblos indígenas (Montgomery Sisam Architects) y que prolonga la ruta para peatones y ciclistas de la orilla del lago Ontario; el puente del Milenio sobre el río Támesis, en Londres, diseñado por Foster Associates, que enlaza el barrio de la catedral de St. Paul y el South Bank (especialmente la zona que acoge el teatro Globe y el museo Tate Modern) y que forma parte de una ruta peatonal más extensa que atraviesa la ciudad; o la pasarela de Arganzuela, en Madrid, diseñada por Dominique Perrault, que es el elemento central de un paseo que une las dos orillas del Manzanares y que domina todo el parque ribereño con su apariencia imponente.

Esta ambición por mejorar la calidad de la construcción mediante el refinamiento de sus formas evidencia un enfoque que ha sido constante en la arquitectura. En general, ha tenido como resultado unas estructuras icónicas diseñadas más por su potencia formal y su efecto a distancia que para la experiencia del usuario. A pesar de su impacto visual, estos “emblemas” a menudo han marcado una interrupción en el camino, ya que no han tenido ninguna conexión real con una actividad adyacente ni cualidades sociales intrínsecas. El proceso transitorio que ejemplifica el pasaje actúa, en cambio, como interrupción. El hecho de recurrir más a las respuestas visuales y a las vistas lejanas que a las sensaciones tangibles e inmediatas, tiende a apartarse y a diferenciarse del resto del itinerario.

convertint en el remei preferit en operacions en què no calen aquestes obres d'enginyeria. En tenim diversos exemples: el pont d'arc sobre el riu Humber, a Toronto, que commemora la presència dels pobles indígenes (Montgomery Sisam Architects) i que prolonga la ruta per a vianants i ciclistes de la vora del llac Ontario; el pont del Mil·leni sobre el riu Tàmesi, a Londres, dissenyat per Foster Associates, que enllaça el barri de la catedral de St. Paul i el South Bank (especialment la zona que acull el teatre Globe i el museu Tate Modern) i que forma part d'una ruta per a vianants més extensa que travessa la ciutat; o la passarel·la d'Arganzuela, a Madrid, dissenyada per Dominique Perrault, que és l'element central d'un passeig que uneix les dues ribes del Manzanares i que domina tot el parc riberenc amb la seva aparença imponent.

Aquesta ambició per millorar la qualitat de la construcció per mitjà del refinament de les seves formes evidencia un enfocament que ha estat constant en l'arquitectura. En general, ha tingut com a resultat unes estructures icòniques dissenyades més per la seva potència formal i el seu efecte a distància que per a l'experiència de l'usuari. Malgrat el seu impacte visual, aquests “emblemes” han marcat sovint una interrupció en el camí, ja que no han tingut cap connexió real amb una activitat adjacent ni amb qualitats socials intrínseques. El procés transitori que exemplifica el passatge actua, en canvi, com a interrupció. El fet de recórrer més a les respostes visuals i a les vistes llunyanes que a les sensacions tangibles i immediates té tendència a apartar-lo i a diferenciar-lo de la resta de l'itinerari.

Fer dels encreuaments opcionals espais públics quotidians

Com en el cas de les galeries comercials del segle XIX, les ciutats d'avui en dia disposen d'itineraris que destaquen en la xarxa més familiar de carrers principals per la seva aparença inesperada i el seu atractiu intrínsec. Gràcies a la seva ubicació característica, a l'ambient hospitalari que generen i als llaços que creen amb altres destinacions, atrauen passejants. És a dir, que el seu èxit neix d'una combinació de dos factors: la naturalesa alhora inspiradora i reconfortant del lloc que forma el passatge, i el moviment generat per les connexions que aquest genera. Segons el pes que tinguin un o l'altre, obtenim un marc d'anàlisi que es pot fer servir per identificar tres categories.

La primera categoria es caracteritza per la natura excepcional de la ruta en comparació amb els itineraris familiars que hi ha al barri o a la ciutat en qüestió. És aquesta peculiaritat de la ruta la que genera curiositat i fa que la gent la faci servir. Tot sovint, aquest efecte el produeixen millores en el paisatge de l'entorn.



High Line Park: a high urban garden, New York, USA (arch. Diller Scofidio + Renfro/ landscape Field Operations)

linking the two banks of the Manzanares and dominates the whole riverside park with its imposing appearance.

This ambition to enhance the quality of the construction through the refinement of its form gives evidence of an approach that has been of persistent presence in architecture. In general, it has resulted in iconic structures that are designed more for their formal strength and their effect at a distance, than for the user’s experience. Despite their visual impact, these ‘emblems’ have often marked an interruption in the journey, with no real connection to adjoining activity or inherent social qualities. The transitional process instantiated by the passage works more like a discontinuity. By appealing more to visual responses and distant vistas than to tangible and immediate sensations, it tends to stand apart and differentiate itself from the rest of the itinerary.

Turning optional crossings into popular public spaces

As was the case with the 19th-century shopping arcade, today’s cities include itineraries that stand out from the familiar network of primary streets by their unexpected appearance and intrinsic appeal. They attract strollers with their distinctive situation, the hospitable atmosphere they generate and the links they establish with other destinations. In short, their success arises from a combination of two factors: the simultaneously inspiring and reassuring nature of the place formed by the passage, and the movement generated by the connections the passage generates. Depending on the prevalence of one or other of these factors, we arrive at an analytical framework that can be used to identify three categories.

The first category is characterised by the exceptional nature of the route compared with the familiar itineraries within the neighbourhood or city in question. It is this distinctiveness of the route that arouses curiosity and prompts people to use it. Often, this effect is produced by enhancements in the surrounding landscape. Following this itinerary provides an unexpected view of the city. It reveals an unusual and distinctive panorama, generates new experiences, and opens up vistas of sudden beauty. It is this original view of an essentially ordinary district that explains the success of the Viaduc-des-Arts in Paris (arch. P. Berger, landscape; arch. Ph. Mathieux & J. Vergely) or the High Line in New York (arch. Diller Scofidio + Renfro – Field Operations, landscape). These two elevated promenades along former railway lines provide an unexpected view of the artisan neighbourhoods of Bastille and Chelsea. Such reframing also

Convertir los cruces opcionales en espacios públicos cotidianos

Como en el caso de las galerías comerciales del siglo XIX, las ciudades de hoy en día cuentan con itinerarios que destacan en la red familiar de calles principales por su apariencia inesperada y su atractivo intrínseco. Gracias a su ubicación característica, al ambiente hospitalario que generan y a los lazos que crean con otros destinos, atraen paseantes. Es decir, que su éxito nace de una combinación de dos factores: la naturaleza a la vez inspiradora y reconfortante del lugar que forma el pasaje, y el movimiento generado por las conexiones que este genera. Según el peso que tengan uno o el otro, obtenemos un marco de análisis que se puede utilizar para identificar tres categorías.

La primera categoría se caracteriza por la naturaleza excepcional de la ruta en comparación con los itinerarios familiares del barrio o la ciudad en cuestión. Es esta peculiaridad de la ruta la que genera curiosidad y hace que la gente la use. A menudo, este efecto lo producen mejoras en el paisaje del entorno. Seguir este itinerario ofrece una vista inesperada de la ciudad, pone al descubierto una perspectiva poco habitual y distintiva, crea nuevas experiencias y abre vistas panorámicas de una belleza súbita. Es precisamente la vista original de un barrio normal y corriente la que explica el éxito del Viaduc-des-Arts de París (arq. P. Berger, paisaje; P. Mathieu y J. Vergely, arq.) o del High Line de Nueva York (arq. Diller Scofidio y Renfro – Field Operations, paisaje). Estos dos paseos elevados que utilizan antiguas vías de ferrocarril ofrecen una vista inesperada de los barrios de artistas de La Bastilla y de Chelsea. Este cambio del marco también cambia percepciones, hasta el punto de que estos distritos, que antes eran grises, ahora son valorados y recordados. La urbanización de un espacio público olvidado ha iniciado un proceso general de regeneración. La reputación y la calidad excepcional del lugar lo convierte en un punto de destino turístico, y el valor adicional generado por estas visitas se ha esparcido por el entorno inmediato.

Dos ejemplos más, seguramente menos conocidos, representan una versión más robusta de la misma idea: la rampa que lleva al tejado de la base de submarinos, diseñada por Manuel de Solà-Morales como parte del proyecto de conversión del puerto de Saint-Nazaire, y la ruta para peatones y ciclistas del Malecón del Salado de Guayaquil, en Ecuador. Las dos operaciones quieren revitalizar el barrio a su alrededor volviendo a dar calidad al espacio público. Para ello, se han inventado un nuevo tipo de pasaje, ajeno a la morfología típica del barrio, que muestra a los paseantes el tejido existente con una nueva perspectiva para

Seguir aquest itinerari ofereix una vista inesperada de la ciutat, posa al descobert una perspectiva poc habitual i distintiva, crea noves experiències i obre vistes panoràmiques d'una bellesa sobtada. És precisament la vista original d'un barri normal i corrent el que explica l'èxit del Viaduc-des-Arts de París (arq. P. Berger, paisatge; P. Mathieu i J. Vergely, arq.) o del High Line de Nova York (arq. Diller Scofidio i Renfro – Field Operations, paisatge). Aquests dos passeigs elevats que fan servir antigues vies de ferrocarril ofereixen una vista inesperada dels barris d'artistes de la Bastilla i de Chelsea. Aquesta modificació del marc també canvia percepcions, fins al punt que aquests districtes, que abans eren grisos, ara són valorats i recordats. La urbanització d'un espai públic oblidat ha encetat un procés general de regeneració. La reputació i la qualitat excepcional del lloc el converteix en un punt de destinació turístic, i el valor addicional generat per aquestes visites s'ha escampat per l'entorn immediat.

Dos exemples més, segurament menys coneguts, representen una versió més robusta de la mateixa idea: la rampa que duu a la teulada de la base de submarins, dissenyada per Manuel de Solà-Morales com a part del projecte de conversió del port de Saint-Nazaire, i la ruta per a vianants i ciclistes del Malecón del Salado de Guayaquil, a l'Equador. Les dues operacions volen revitalitzar el barri del voltant tornant a donar qualitat a l'espai públic. Per fer-ho, s'han inventat un nou tipus de passatge, aliè a la morfologia típica del barri, que mostra als passejants el teixit existent amb una nova perspectiva perquè el redescobreixin i el tornin a valorar. En el cas de Saint-Nazaire, la impressionant pujada fins a la teulada de l'enorme base de submarins ofereix una perspectiva totalment nova dels molls, del paisatge de magatzems i grues i del mar que tenen darrere. A Guayaquil, la passarel·la que sura damunt d'un dels braços secundaris del riu voreja el barri residencial de cases informals i porta fins a unes instal·lacions esportives i unes places. Forma una ruta protegida al límit del barri, que l'enllaça amb l'aigua i ofereix vistes sobre un paisatge urbà i riberenc abans desconegut. Estructura una àrea comuna per a tothom que aconsegueix que sigui percebuda com el que és pel simple fet que abans no pertanyia a ningú.

Donar sentit a enllaços funcionals per mitjà de la seva empremta espacial

La segona categoria de passatges moderns que creen àmbits públics atreu la gent mitjançant la creació d'itineraris. A diferència dels exemples anteriors, no són llocs que s'han de visitar per si sols, sinó que s'adopten pels enllaços que creen. Quan s'hi passa, però, la configuració concreta o l'ambient del



Metrocable at Medellín, Colombia © IWAN BAAN

changes perceptions, to the point that these previously gloomy districts have become precious and memorable. Here, the development of a neglected public space has triggered a general process of regeneration around it. The reputation and exceptional quality of the place makes it a tourist destination and the additional value generated by these visits has spread to the immediate surroundings.

Two other, probably less well-known examples constitute a more robust version of the same idea: the ramp leading up to the roof of the submarine base, designed by Manuel de Solà-Morales as part of the dock conversion project in Saint-Nazaire, and the 'Malecón del Salado' pedestrian and cycle path at Guayaquil, Ecuador. Both operations seek to revitalise the surrounding district by requalifying the public space. In order to do this, they invent a new type of 'passage', alien to the typical morphology of the neighbourhood, which shows the existing fabric in a new light for passers-by to rediscover and reassess. In the Saint-Nazaire case, the impressive climb up to the roof of the colossal submarine base opens up an entirely new panorama over the docks, the landscape of warehouses and cranes, and the sea behind. At Guayaquil, the passageway over a minor arm of the river bypasses the informal housing district, and leads to a series of sports facilities and city squares. It creates a protected route on the edge of the district, which links up with the water and provides views over previously unfamiliar urban and river landscapes. It structures a shared area for all, which gets to be perceived as communal space for everyone, simply because previously it belonged to no-one.

Give significance to functional links through their spatial imprint

The second category of modern passages forming public realms attracts people by establishing itineraries. Unlike the previous examples, they do not constitute places to visit in themselves, but are adopted because of the links they create. While travelling through however, the specific configuration or atmosphere of the passage create such a strong impression that the place and the experience leave a permanent memory. One example is the winding passage linking the elevated subway station to the surrounding shopping centres in Bangkok, Thailand, which provides access for potential customers without crisscrossing the road traffic beneath. Very quickly, this public transport area is transformed into an entrance hall for the department stores, under surveillance to exclude undesirables, and converted into a comfortable and attractive place for retail therapy. In Hong Kong, by contrast, where the glass enclosed escalators provide protection from

que lo redescubran y lo vuelvan a valorar. En el caso de Saint-Nazaire, la impresionante subida hasta el tejado de la enorme base de submarinos ofrece una perspectiva totalmente nueva de los muelles, del paisaje de almacenes y grúas y del mar que tienen detrás. En Guayaquil, la pasarela que flota encima de uno de los brazos secundarios del río bordea el barrio residencial de casas informales y nos lleva hasta unas instalaciones deportivas y unas plazas. Forma una ruta protegida en el límite del barrio, que lo enlaza con el agua y que ofrece unas vistas sobre un paisaje urbano y ribereño antes desconocido. Estructura un área común para todos que consigue que sea percibida como lo que es por el simple hecho de que antes no pertenecía a nadie.

Dar sentido a enlaces funcionales por medio de su huella espacial

La segunda categoría de pasajes modernos que crean ámbitos públicos atrae a la gente mediante la creación de itinerarios. A diferencia de los ejemplos anteriores, no son lugares que se deban visitar por sí solos, sino que se adoptan por los enlaces que crean. Sin embargo, cuando se pasa por ellos, la configuración concreta o el ambiente del pasaje crean una impresión tan fuerte que tanto el lugar como la experiencia dejan un recuerdo permanente. Encontramos un ejemplo en el pasaje serpenteante que enlaza la estación de metro elevada con los centros comerciales en los alrededores de Bangkok (Tailandia), que permite que los clientes potenciales accedan a ellos sin tener que esquivar el tráfico que queda por debajo. Esta área de transporte público se ha convertido muy rápidamente en un vestíbulo de entrada al centro comercial, vigilado para evitar que se instalen indeseables, y en un lugar cómodo y atractivo para ir de compras. En Hong Kong, en cambio, las escaleras mecánicas cubiertas de vidrieras para proteger del mal tiempo son una alternativa atractiva a tener que subir a pie por las calles empinadas y atraen a paseantes y turistas, que disfrutan de la experiencia y observan el movimiento.

Debido a que las domina la búsqueda de una forma arquitectónica refinada, quizás algunas pasarelas que enlazan actividades relacionadas por encima de carreteras muy transitadas son más controvertidas. Algunos ejemplos son el pasaje diseñado por Enrique Browne en Zapallar, Chile, para conectar la ciudad con el nuevo complejo de edificios sociales construido al otro lado de la carretera F-30-E, o la pasarela construida por el estudio de arquitectura DVVD en Villetaneuse, que permite acceder a la nueva terminal intermodal de la universidad de Villetaneuse y que enlaza varios barrios atravesados por dos vías de tren, una línea de tranvía

passatge creen una impressió tan forta que tant el lloc com l'experiència deixen un record permanent. Un exemple n'és el passatge serpentejant que enllaça l'estació de metro elevada amb els centres comercials del voltant a Bangkok, Tailàndia, i que permet que els clients potencials hi accedeixin sense haver d'esquivar el trànsit que queda per sota. Aquesta àrea de transport públic s'ha convertit molt ràpidament en un vestíbul d'entrada al centre comercial, vigilat per evitar que s'hi instal·lin indesitjables, i en un lloc còmode i atractiu per anar de compres. A Hong Kong, en canvi, les escales mecàniques cobertes de vidre per protegir del mal temps són una alternativa atractiva a haver de pujar a peu pels carrers costeruts i atreuen passejants i turistes, que gaudeixen de l'experiència i observen el moviment.

Pel fet que les domina la cerca d'una forma arquitectònica refinada, potser són més controvertides algunes passarel·les que enllacen activitats relacionades per damunt de carreteres molt transitades. En són exemples el passatge dissenyat per Enrique Browne a Zapallar, Xile, per connectar la ciutat amb el nou complex d'edificis socials construït a l'altra banda de la carretera F-30-E, o la passarel·la construïda per l'estudi d'arquitectura DVVD a Villetaneuse, que permet accedir a la nova terminal intermodal de la universitat de Villetaneuse i que enllaça diversos barris travessats per dues vies de tren, una línia de tramvia nova i una autovia de dos carrils. Resulta temptador dir que aquestes estructures són més que simples connexions. No només fan d'enllaç necessari entre dues activitats relacionades, sinó que ho exhibeixen amb el seu disseny icònic. Com a resultat, l'estructura acollidora que permet que els habitants o els estudiants travessin la barrera que trenca la continuïtat de la seva vida diària es converteix en un lloc famós i simbòlic que adquireix un significat clar i que es transforma en un espai públic indiscutible.

Donar significat a les transicions mitjançant la combinació d'usos socials

La tercera categoria de passatges moderns està dominada per connexions i per les transicions que s'hi duen a terme. En aquests casos, el que compta és el trajecte de qui es mou entre dos llocs bàsicament diferents: d'una zona pobra de la perifèria cap al centre de la ciutat mitjançant l'estació d'autobús o de metro més propera; d'un barri agitat, imprevisible i turbulent cap a un barri tranquil, segur i silenciós.

No obstant això, aquesta transició només és enriquidora si funciona en totes dues direccions. En aquest cas, el passatge es converteix en una trobada de dues esferes, de dos mons que, si no fos així, no es trobarien. Per aconseguir-ho, les



Passage-school by Li xiaodong's architectural studio in Pinghe County (China)

the weather and an attractive alternative to walking up the sloping streets, these transport spaces draw in strollers and tourists to enjoy the experience and watch the movement.

Perhaps more controversial, because they are dominated by the quest for a refined architectural form, are a few ostentatious footbridges that link related activities above a busy road. Examples include the passage designed by Enrique Browne at Zappalar in Chile to connect the city to the new social housing complex built on the other side of the F-30-E road; or the footbridge, built by DVVD Architectes at Villetaneuse, that facilitates access to the new intermodal terminal of Villetaneuse university and links various districts crossed by two railways, a new tram line and a two-lane highway. One is tempted to say that these structures are more than mere connections. They not only make the necessary link between two associated activities, but also showcase it through their iconic design. As a result, the welcoming shell in which residents or students traverse the barrier that breaks the continuity of their day-to-day lives, becomes a prominent and symbolic location. It acquires clear significance and grows into an undisputed public space.

Giving meaning to transitions by merging social uses

The third category of modern passages is dominated by connections and the transitions they effect. In these cases, it is the journey that counts, as one moves between two fundamentally different places: from a poor area on the outskirts to the town centre via the nearest bus or subway station; from an agitated, unpredictable and turbulent district to a calm, secure and quiet neighbourhood.

Nonetheless, this transition is only enriching if it operates in both directions. In this case, the passage becomes an encounter between two spheres, bringing together worlds that do not otherwise meet. To achieve this feat, there must be a reason for the communities at either end of the route to make the journey. For destitute areas, the reason is obvious, because their inhabitants need the opportunities available in flourishing districts. In order to reverse this movement, attractions are required – or policies to create them – in order to draw the well-off to peripheral areas.

Excellent examples of this connecting function have been implemented in Medellín, Caracas and Rio de Janeiro, which have recently built 'metrocables', cable cars linking the favelas (located on high points in hard-to-access places) to the city centre (or to

nueva y una autovía de dos carriles. Es tentador decir que estas estructuras son más que simples conexiones. No solo realizan la función de enlace necesario entre dos actividades relacionadas, sino que también lo exhiben con su diseño icónico. Como resultado, la estructura acogedora que permite que los habitantes o los estudiantes crucen la barrera que rompe la continuidad de su vida diaria se convierte en un lugar famoso y simbólico que adquiere un significado claro y que se transforma en un espacio público indiscutible.

Dar significado a las transiciones mediante la mezcla de usos sociales

La tercera categoría de pasajes modernos está dominada por las conexiones y las transiciones que llevan a cabo. En estos casos, lo que cuenta es el trayecto de quien se mueve entre dos lugares básicamente diferentes: desde una zona pobre de la periferia hasta el centro de la ciudad mediante la estación de autobús o metro más cercana; desde un barrio agitado, imprevisible y turbulento hasta un barrio tranquilo, seguro y silencioso.

No obstante, esta transición tan solo es enriquecedora si funciona en ambas direcciones. En este caso, el pasaje se convierte en un encuentro de dos esferas, de dos mundos que, si no fuera así, no se encontrarían. Para lograrlo, las comunidades de los extremos de la ruta deben tener un motivo para realizar el trayecto. Para las zonas pobres, el motivo es evidente, porque sus habitantes necesitan las oportunidades presentes en los barrios ricos. Para poder dar la vuelta a este movimiento, se necesitan atractivos (o las políticas que los creen) para que las personas con más recursos vayan hacia las zonas periféricas.

Se han puesto en práctica magníficos ejemplos de esta función conectora en Medellín, Caracas y Río de Janeiro, que han construido en los últimos años “metroables”, unos teleféricos que enlazan las favelas, ubicadas en puntos elevados y de difícil acceso, con el centro de la ciudad o con estaciones nodales de intercambio. Los sistemas más eficaces disponen de servicios públicos en las estaciones intermedias que hacen que se junten personas con propósitos diversos en un espacio público de una calidad excepcional. Los más impactantes son, sin duda, los tres “cubos” negros que forman la Biblioteca España, en lo alto del metroable de Santo Domingo, en Medellín, que acoge una gran cantidad de recursos impresos y digitales para todas las edades. Gracias a su forma, su colección única y su ubicación en el propio corazón de una favela que había sido controlada por el negocio de la droga, ha conseguido que el barrio sea seguro haciendo que lo visite gente de todas las clases sociales. Este

comunitats dels extrems de la ruta han de tenir un motiu per fer el trajecte. Per a les zones pobres, el motiu és evident, perquè els seus habitants necessiten les oportunitats que hi ha als barris rics. Per poder capgirar aquest moviment, calen atractius (o polítiques que els creïn) perquè les persones més benestants vagin cap a les zones perifèriques.

S’han posat en pràctica exemples magnífics d’aquesta funció connectora a Medellín, Caracas i Rio de Janeiro, que, en els darrers anys, han construït “metroables”, uns telefèrics que enllacen les faveles, situades en punts elevats i de difícil accés, amb el centre de la ciutat o amb estacions nodals d’intercanvi. Els sistemes més eficaços disposen de serveis públics a les estacions intermèdies que fan que coincideixin persones amb propòsits diversos en un espai públic d’una qualitat excepcional. Els més impactants són, sens dubte, els tres “cubs” negres que formen la Biblioteca España, al capdamunt del metroable de Santo Domingo, a Medellín, que acull una gran quantitat de recursos impresos i digitals per a totes les edats. Gràcies a la seva forma, la seva col·lecció única i la seva ubicació al cor mateix d’una favela que havia estat controlada pel negoci de la droga, ha aconseguit que el barri sigui segur fent que el visiti gent de totes les classes socials. Aquest experiment ha inspirat iniciatives semblants en altres ciutats sudamericanes, on la proximitat entre barris rics i pobres genera grans contrastos: una d’elles torna a ser Medellín, on van construir un immensa escala mecànica entre el barri de Comuna 13, pobre i enfilat a la muntanya, i el centre urbà. Les plataformes de connexió acullen escoles i instal·lacions esportives. A Rio de Janeiro, un ascensor gegant enllaça l’estació de metro d’Ipanema–General Osorio amb la part baixa de les faveles de Cantalago i Pavão–Pavãozinho. Tot i que els habitants encara han de pujar per uns carrers molt costeruts, la plataforma pública que hi ha al capdamunt de l’ascensor ofereix una vista magnífica dels barris de luxe i de la platja d’Ipanema i s’ha convertit en una atracció turística i un lloc de trobada.

L’escola–passatge dissenyada per l’estudi de Li Xiaodong al comtat de Pinghe, a Fujian (Xina), reformula aquestes mateixes idees de continuïtat i incorporació i reflecteix el context de la seva ubicació al poble. L’edifici, que destaca per la seva estructura delicada, forma un pont per damunt d’un riu petit i profund que travessa el poble. Enllaça els dos espais públics que hi ha davant dels magatzems cooperatius, a banda i banda de la divisió natural. Aquest pas públic està format per dos passatges que porten a un espai més ample, al centre, el qual fa d’entrada a dues aules que hi ha damunt d’una plataforma que segueix la lleugera inclinació del pont. Així, l’ensenyament es converteix

public transport commuter hubs). The most effective systems include public amenities at the intermediate stations, bringing together people with different purposes, in a public space of exceptional quality. The most striking in this respect are without doubt the three black ‘cubes’ that form the ‘Biblioteca España’ at the top of the Santo Domingo metroable in Medellín. It assembles a mass of printed and digital resources for all ages. Because of its form, its unique collection and its location in the heart of a favela previously dominated by the drug trade, it has succeeded in making the neighbourhood safe by attracting visitors from all social categories. The experiment has inspired similar initiatives in other South American cities where the proximity of rich and poor neighbourhoods generates great contrast: one is again in Medellín, where an immense escalator was constructed between the impoverished hilltop district of ‘Comuna 13’ and the urban centre. Its connecting platforms house schools and sports facilities. In Rio de Janeiro, a massive urban elevator links the Ipanema–General Osorio subway station with the lower parts of the Cantalago and Pavão–Pavãozinho favelas. Even though the residents still have a stiff climb, the public platform at the top of the elevator opens up a superb panorama over the upmarket neighbourhoods and Ipanema beach. It has grown into a tourist attraction and a place for people to meet and socialise.

Passage–school by Li Xiaodong’s architectural studio in Pinghe County (China) rephrases the same ideas in a manner of continuity and incorporation, reflecting the village context of its location. The building, outstanding for its delicate structure, forms a bridge over a small, deep–set river running through the rural town. It creates a strategic link between the two public spaces in front of the collective barns on either side of the natural divide. The public crossing consists of two passages leading to a widened space in the middle, which acts as the entrance to two classrooms on a platform that follows the gentle slope of the bridge. Education thus becomes an integral part of daily life, even though the classrooms also have a separate entrance with a terrace over the river. Passers–by can witness the lessons, and the position of the school encourages people to cross the watercourse to the other bank of the town. The passage both constitutes and explains an itinerary between two previously separate areas.

experimento ha inspirado iniciativas similares en otras ciudades suramericanas, donde la proximidad entre barrios ricos y pobres genera grandes contrastes: una de ellas vuelve a ser Medellín, donde construyeron una inmensa escalera mecánica entre el barrio de la Comuna 13, pobre y encaramado a la montaña, y el centro urbano. Las plataformas de conexión acogen escuelas e instalaciones deportivas. En Río de Janeiro, un ascensor gigante enlaza la estación de metro de Ipanema–General Osório con la parte baja de las favelas de Cantalago y Pavão–Pavãozinho. Aunque los habitantes todavía tienen que subir por unas calles muy empinadas, la plataforma pública que hay en lo alto del ascensor ofrece una vista magnífica de los barrios de lujo y de la playa de Ipanema y se ha convertido en una atracción turística y un lugar de encuentro.

La escuela-pasaje diseñada por el estudio de arquitectura de Li Xiaodong en el condado de Pinghe, en Fujian (China), reformula estas mismas ideas de continuidad e incorporación y refleja el contexto de su ubicación en el pueblo. El edificio, que destaca por su delicada estructura, forma un puente por encima de un pequeño y profundo río que atraviesa el pueblo. Enlaza los dos espacios públicos que hay delante de los almacenes cooperativos, a ambos lados de la división natural. Este paso público está formado por dos pasajes que llevan a un espacio más amplio, en el centro, que sirve de entrada a dos aulas situadas encima de una plataforma que sigue la ligera inclinación del puente. Así, la enseñanza se convierte en una parte integral de la vida diaria, aunque las aulas también tengan entradas independientes por las explanadas que dan al río. Los transeúntes pueden ver cómo se da clase y la ubicación de la escuela anima a la gente a cruzar el río para ir al otro lado del pueblo. El pasaje constituye y explica un itinerario entre dos zonas que antes estaban separadas.

en una part integral de la vida diària, tot i que les aules també tinguin entrades pròpies per les esplanades que donen al riu. Els transeünts poden veure com es fa classe i la ubicació de l'escola anima la gent a travessar el riu per anar a l'altra banda del poble. El passatge constitueix i explica un itinerari entre dues zones que abans estaven separades.



Pequeñas intervenciones para la vertebración de la gran metrópolis

Ramon Torra
Arquitecto

La metrópolis de Barcelona se caracteriza por ser un territorio muy diverso y policéntrico, pero con cierto grado de compacidad. Las infraestructuras de movilidad se han desarrollado siguiendo un modelo paralelo a la ocupación del territorio y han pasado de un modelo de movilidad radial centrado en Barcelona a una configuración de la red viaria articulada y vinculada a la distribución de pequeños y grandes centros.

La movilidad metropolitana se encuentra en un período de cambio fomentado por una transformación del comportamiento ciudadano y por la forma de desplazarse por el territorio, así como por la aplicación de nuevas soluciones tecnológicas a la movilidad metropolitana. Si bien es cierto que cada vez nos movemos más, también lo hacemos de forma más diversa y motivados sobre todo por cuestiones de trabajo o de ocio. Los desplazamientos por la metrópolis han aumentado hasta una media de 3,73 desplazamientos por persona al día, lo que representa un total de 11,5 millones de desplazamientos en el territorio metropolitano, el 53,1 % de los cuales son a pie o en bicicleta y el 22,7 %, en transporte público.

En los últimos 30 años, las intervenciones por parte de los ayuntamientos democráticos, sin una administración metropolitana, se han centrado mucho en el desarrollo de la calidad urbana dentro de los municipios. Ahora se perfila una necesidad de orientar las futuras actuaciones hacia una vertebración territorial más sólida, una continuidad entre los municipios, una relación entre los espacios libres y una accesibilidad a diferentes piezas urbanas a menudo mal conectadas.

Small interventions for he structuring of the great metropolis

Ramon Torra
Architect

The metropolis of Barcelona is characterised by being a highly diverse, polycentric territory, but one that also has a certain degree of compactness. Mobility infrastructures have been developed following a model that shadows the occupation of the territory, changing from a radial one that focuses on Barcelona to a road network configuration following and linked to the distribution of large and small centres alike.

Metropolitan mobility currently finds itself at a time of change, stemming from the transformation of public behaviour and the way people move about the territory, as well as from the application of new technological solutions in metropolitan mobility. Although we are moving more and more, we are also doing so in increasingly different ways, and mainly for reasons of work or recreation. Trips through the metropolis have increased to an average of 3.73 trips per person per day, given a total of 11.5 million trips within the metropolitan territory, 53.1% of which are by foot or by bicycle and 22.7%, on public transport.

Over the course of the last 30 years, interventions by democratic councils have, in the absence of any metropolitan administration, been highly focused on developing urban quality within the municipalities themselves. Now, though, there is a need to aim future actions towards a more solid territorial structuring, a continuity between municipalities, a relationship between free spaces and accessibility to different, often poorly connected, urban features.

A number of historical episodes show us how the shape of the metropolitan region has been defined in the search

Ramon Torra
Arquitecte

Petites intervencions per a la vertebració de la gran metròpolis

La metròpolis de Barcelona es caracteritza per ser un territori molt divers i policèntric però amb un cert grau de compacitat. Les infraestructures de mobilitat s’han desenvolupat seguint un model paral·lel a l’ocupació del territori i han passat d’un model de mobilitat radial centrat en Barcelona a una configuració de la xarxa viària articulada i vinculada a la distribució de petits i grans centres.

La mobilitat metropolitana es troba en un període de canvi fomentat per una transformació del comportament ciutadà i per la forma de desplaçar-se pel territori, així com per l’aplicació de noves solucions tecnològiques en la mobilitat metropolitana. Si bé cada cop ens movem més, també ho fem de manera més diversa i motivats sobretot per qüestions de feina o d’oci. Els desplaçaments per la metròpolis han augmentat fins a una mitjana de 3,73 desplaçaments per persona al dia, que fa un total d’11,5 milions de desplaçaments en el territori metropolità, el 53,1% dels quals són a peu o en bicicleta i el 22,7%, en transport públic.

En els darrers 30 anys, les intervencions per part dels ajuntaments democràtics, sense una administració metropolitana, s’han centrat molt en el desenvolupament de la qualitat urbana dins dels municipis. Ara es perfila una necessitat d’orientar les actuacions futures cap una vertebració territorial més sòlida, una continuïtat entre els municipis, una relació entre els espais lliures i una accessibilitat a diferents peces urbanes sovint mal connectades.

Diversos episodis històrics ens mostren com la forma del territori metropolità s’ha anat dibuixant tot cercant relacions i contactes. A principis de segle XX, amb el Pla d’Enllaços¹, va sorgir una nova visió de la Barcelona a “gran escala” com a resposta global a una problemàtica d’expansió territorial propiciada per la revolució industrial i de resolució de diferents àmbits de contacte i encaix entre els nuclis urbans i la trama de l’Eixample central. Més tard, als anys vuitanta, Barcelona va

1. (León Jaussely, 1907) Pla d’Enllaços fruit d’un concurs convocat per l’Ajuntament de Barcelona el 1903 per a l’encaix dels nous traçats de l’Eixample en contacte amb els nuclis existents del Pla de Barcelona.

Varios episodios históricos nos muestran cómo la forma del territorio metropolitano se ha ido dibujando buscando relaciones y contactos. A principios de siglo XX, con el Plan de Enlaces,¹ surgió una nueva visión de la Barcelona a “gran escala” como respuesta global a una problemática de expansión territorial propiciada por la revolución industrial y de resolución de diferentes ámbitos de contacto y encaje entre los núcleos urbanos y la trama del Ensanche central. Más tarde, en los años ochenta, Barcelona vio la necesidad de abrirse al mar con operaciones como la del Moll de la Fusta y, últimamente, con el Esquema director de las puertas de Collserola² se ha propiciado el vínculo más directo de la ciudad con la montaña haciendo bajar el verde y potenciando la relación de los elementos urbanos con el parque natural.

Hoy, la oportunidad de los pasajes metropolitanos nos permite relacionar diferentes fragmentos de la metrópolis y al mismo tiempo superar una serie de situaciones de barrera, difícilmente franqueables, que obstaculizan las continuidades urbanas, las accesibilidades a los municipios o la permeabilidad con otras partes del territorio, como pueden ser parques, caminos, ríos o playas. Los pasajes son espacios de interconexión ciudadana con capacidad para vertebrar el territorio a partir de ámbitos de actuación de diferente naturaleza y dimensión, situados en zonas periféricas y con características urbanas diferenciadas de las propias de los centros urbanos tradicionales.

Del mismo modo que el Plan de Enlaces fue una propuesta global trasladable a diferentes ámbitos de aplicación, el concurso de ideas Pasajes Metropolitanos plantea una reflexión integral sobre la conurbación metropolitana desde una óptica local, una perspectiva más humana y acotada a las necesidades socioeconómicas actuales, y por medio de actuaciones más propias del microubanismo pensado desde una visión metropolitana. Esta nueva forma de hacer urbanismo tiene en cuenta las múltiples escalas de las relaciones urbanas y es capaz de repercutir más allá de su ámbito y generar beneficios próximos y de alcance metropolitano. Pequeñas intervenciones de coste reducido y fácilmente ejecutables que, multiplicadas y distribuidas por el territorio, mejoran la eficiencia del sistema metropolitano.

“Las conexiones interurbanas de carácter ciudadano son una necesidad de estructuración metropolitana y actúan como refuerzo, en un uso más cívico de lo que la accesibilidad rodada y férrea señala como lugar central del sistema regional catalán.”³

for relationships and contacts. At the beginning of the 20th century, the so-called Pla d’Enllaços (‘Linkage Plan’)¹ led to the emergence of a new vision of a ‘large-scale’ Barcelona, as a global response to the problematic territorial expansion triggered by the industrial revolution and of a resolution of the different areas of contact and intermeshing between urban centres and the fabric of the central Eixample district. Later, in the 1980s, Barcelona saw the need to open itself up to the sea, with operations such as the Moll de la Fusta quay whilst, more recently, the Collserola Gateways Master Plan² has resulted in a more direct link between the city and the mountain, by bringing the green spaces lower down and boosting the relationship between urban features and the Natural Park.

Today, the opportunity raised by metropolitan passages allows us to link different fragments of the metropolis and, at the same time, overcome a series of barriers that are difficult to overcome and that block urban continuities, accessibility to municipalities and permeability with other parts of the territory such as parks, paths, rivers and beaches. Passages are places of public interconnection, with the ability to integrate the region on the basis of areas of action of different kinds and sizes, located in peripheral areas with urban characteristics different to those of traditional urban centres.

Just as the Pla d’Enllaços was a global proposal that could be transferred to different areas of application, the Metropolitan Passages ideas competition encourages wide-ranging debate on the metropolitan conurbation from a local viewpoint, a more human perspective in line with current socio-economic needs, by means of actions that are more micro-planning in style, but from a metropolitan perspective. This new way of tackling urban planning takes into account the many different scales of urban relations and is able to ensure an impact above and beyond its area of action, whilst creating benefits both local and metropolitan in scope. Small, low-cost and easily implemented actions that, multiplied and spread throughout the territory, enhance the efficiency of the metropolitan system.

‘Inter-urban connections of a civic nature are a metropolitan structuring requirement and provide support, in a more public-friendly use of what wheeled and rail access points to as a central place in the Catalan regional system.’³

As Manuel de Solà-Morales noted in his proposal for El Prat Nord in 2008, the requirement to structure a territory calls for a more civic, close-at-hand and everyday examination of the areas of urban interconnection. In this regard, the Metropolitan Passages



2. Esquema director de les portes de Collserola (2012), un projecte plantejat com a concurs que consistia a entrellàçar el teixit urbà de la ciutat amb els espais naturals de la serra de Collserola a partir de setze portes.

veure la necessitat d’obrir-se al mar amb operacions com la del Moll de la Fusta i, darrerament, amb l’Esquema director de les portes de Collserola² s’ha propiciat el vincle més directe de la ciutat amb la muntanya tot fent baixar el verd i potenciant la relació dels elements urbans amb el parc natural.

Avui, l’oportunitat dels passatges metropolitanos ens permet relacionar diferents fragments de la metrópolis i al mateix temps superar una sèrie de situacions de barrera, difícilment franquejables, que obstaculitzen les continuïtats urbanes, les accessibilitats als municipis o la permeabilitat amb altres parts del territori, com poden ser parcs, camins, rius o platges. Els passatges són espais d’interconnexió ciutadana amb capacitat de vertebrar el territori a partir d’àmbits d’actuació de diversa naturalesa i dimensió, situats en zones perifèriques i amb característiques urbanes diferenciades de les pròpies dels centres urbans tradicionals.

De la mateixa manera que el Pla d’Enllaços fou una proposta global trasladable a diferents àmbits d’aplicació, el concurs d’idees Passatges Metropolitanos planteja una reflexió integral sobre la conurbació metropolitana des d’una òptica local, una perspectiva més humana i acotada a les necessitats socioeconòmiques actuals, i per mitjà d’actuacions més pròpies del microubanisme pensat des d’una visió metropolitana. Aquesta nova manera de fer urbanisme té en compte les múltiples escales de les relacions urbanes i és capaç de repercutir més enllà del seu àmbit i de generar beneficis pròxims i d’abast metropolità. Petites intervencions de poc cost i fàcilment executables que, multiplicades i distribuïdes pel territori, milloren l’eficiència del sistema metropolità.

“Les connexions interurbanes de caràcter ciutadà són una necessitat d’estructuració metropolitana i reforcen, en un ús més cívic el que l’accessibilitat rodada i fèrria assenyala com a lloc central del sistema regional català.”³

Tal com apuntava Manuel de Solà-Morales en la seva proposta per al Prat Nord el 2008, la vertebració del territori és una necessitat que requereix una mirada més cívica, més propera i quotidiana sobre els àmbits d’interconnexió urbana. En aquest sentit, els projectes de passatges metropolitanos cusen el territori i alhora milloren la qualitat de molts espais urbans sovint deficitaris i d’ús quotidià, tot generant nous tipus d’espais públics on vehicles lents, ciclistes i vianants puguin anar d’un àmbit urbà a un altre amb plenes condicions d’urbanitat.

3. (2008) M. de Solà-Morales en el Concurs d’Idees l’Eixample Nord del Prat de Llobregat, en què la seva proposta va rebre una menció especial.

Tal y como apuntaba Manuel de Solà-Morales en su propuesta para El Prat Nord en el 2008, la vertebración del territorio es una necesidad que requiere una mirada más cívica, más cercana y cotidiana sobre los ámbitos de interconexión urbana. En este sentido, los proyectos de pasajes metropolitanos cosen el territorio y al mismo tiempo mejoran la calidad de muchos espacios urbanos a menudo deficitarios y de uso cotidiano, generando nuevos tipos de espacios públicos donde vehículos lentos, ciclistas y peatones puedan ir de un ámbito urbano a otro en plenas condiciones de urbanidad.

Esta es la cuestión en la que hemos estado trabajando a lo largo de diferentes proyectos desarrollados desde el AMB y que reforzamos con el concurso de ideas Pasajes Metropolitanos, que está enfocado a explorar nuevas soluciones para estos espacios de alta complejidad y dureza, para poder extender así este ejercicio de “cosido” a diferentes situaciones metropolitanas, a veces de mayor envergadura, y otras, a intervenciones pequeñas y sencillas de pavimentación o iluminación que nos ofrecen un nuevo paisaje urbano; colonizar espacios con nuevos usos o velar por la seguridad. Un ejemplo reciente es el pasaje de conexión recuperado en el espacio fluvial del Llobregat, entre Martorell y Sant Andreu de la Barca, gracias a un nuevo punto de acceso en un itinerario patrimonial propio del paisaje cultural del Llobregat.

Los emplazamientos propuestos por el concurso se pueden clasificar en tres categorías diferenciadas. En la primera convocatoria se trata de emplazamientos que tienen por objetivo superar barreras infraestructurales entre tejidos urbanos (en Badalona y Montcada i Reixac) y a la vez solucionar la conectividad del verde metropolitano, ofreciendo nuevos accesos. En la segunda convocatoria, se busca mejorar la continuidad urbana entre municipios mediante ejes cívicos o avenidas metropolitanas (entre Cerdanyola del Vallès y Ripollet y entre Sant Cugat del Vallès y Rubí). Finalmente, la tercera convocatoria propone un ejercicio de accesibilidad e intermodalidad por la presencia de estaciones metropolitanas, entre municipios o barrios, y de diferentes modalidades de transporte (entre Molins de Rei y Sant Vicenç dels Horts y en L’Hospitalet de Llobregat).

La superación de barreras

En este tipo de situaciones, los pasajes requieren una atención especial en cuanto al contacto entre las infraestructuras duras y los espacios naturales de interés

projects stitch the metropolitan region together and, at the same time, enhance many, often poor-quality, urban spaces that are used day in, day out, whilst giving rise to new kinds of public spaces in which slow vehicles, cyclists and pedestrians can move from one urban environment to another, in fully urban conditions.

This is the issue upon which we have been working throughout a number of different projects carried out by the AMB, now boosted by the Metropolitan Passages ideas competition, which is focused on exploring new solutions for these highly complex, extremely tough spaces, to thus be able to extend this ‘stitching’ exercise to embrace different metropolitan situations, some greater in size and others, with small, simple paving or lighting work to provide us with a new urban landscape, colonise spaces with new uses or ensure safety. One recent example of this is the reclaimed connection passage along the River Llobregat, between Martorell and Sant Andreu de la Barca, thanks to a new access point to a heritage itinerary that leverages the inherent cultural landscape of the Llobregat.

The sites proposed by the competition can be broken down into three differentiated categories. The first call for ideas involves sites where the challenge is to overcome infrastructure-based barriers between urban fabrics (in Badalona and Montcada i Reixac) and, at the same time, solve the issue of connectivity with metropolitan green spaces, by offering new accesses.

The second call for ideas seeks to improve urban connectivity between municipalities using civic thoroughfares or metropolitan avenues (between Cerdanyola del Vallès and Ripollet and between Sant Cugat del Vallès and Rubí).

Lastly, the third call for ideas involves an exercise in accessibility and intermodality, with the presence of metropolitation stations, between municipalities and city districts, and of different modes of transport (between Molins de Rei and Sant Vicenç dels Horts and in L’Hospitalet de Llobregat).

Overcoming barriers

In this kind of situation, passages require special attention with regard to the contact between hard infrastructure and natural spaces of landscape value. These are the cases proposed for the tender for the passage under the C-31 road in Badalona, between the districts of La Morera, Bufalà, Casagemes and Dalt de la Vila, a fairly central and fairly fragile environment due to the contact with the green corridor of the Torrent de la Font



(2007) Recuperació de l'espai fluvial i nova accessibilitat al riu. Sant Andreu de la Barca i Castellbisbal. © JORDI SARROCA

Aquesta és la qüestió en què hem estat treballant al llarg de diferents projectes desenvolupats des de l’AMB i que reforcem amb el concurs d’idees Passatges Metropolitanos, que està enfocat a explorar noves solucions per a aquests espais d’alta complexitat i duresa, per poder estendre així aquest exercici de “cosit” a diferents situacions metropolitanes, unes vegades de més envergadura, i d’altres, intervencions petites i senzilles de pavimentació o d’il·luminació que ens ofereixen un nou paisatge urbà, colonitzar espais amb nous usos o vetllar per la seguretat. Un exemple recent és el passatge de connexió recuperat a l’espai fluvial del Llobregat, entre Martorell i Sant Andreu de la Barca, gràcies a un nou punt d’accés a un itinerari patrimonial propi del paisatge cultural del Llobregat.

Els emplaçaments proposats pel concurs es poden classificar en tres categories diferenciades. En la primera convocatòria es tracta d’emplaçaments que tenen l’objectiu de superar barreres infraestructurals entre teixits urbans (a Badalona i a Montcada i Reixac) i alhora solucionar la connectivitat del verd metropolità, tot oferint nous accessos. En la segona convocatòria, es busca millorar la continuïtat urbana entre municipis per mitjà d’eixos cívics o avingudes metropolitanes (entre Cerdanyola del Vallès i Ripollet i entre Sant Cugat del Vallès i Rubí). Finalment, la tercera convocatòria proposa un exercici d’accessibilitat i intermodalitat per la presència d’estacions metropolitanes, entre municipis o barris, i de diferents modalitats de transport (entre Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts i a l’Hospitalet).

La superació de barreres

En aquest tipus de situacions, els passatges requereixen una atenció especial pel que fa al contacte entre les infraestructures dures i els espais naturals d’interès paisatgístic. Aquests són els casos proposats pel concurs del pas per sota de la C-31 a Badalona, entre els barris de la Morera, Bufalà, Casagemes i Dalt de la Vila, un àmbit de certa centralitat i fragilitat pel contacte amb el corredor verd del torrent de la Font, i el de Montcada i Reixac, que es planteja com un articulador entre el barri de Mas Rampinyo i el centre de Montcada i Reixac alhora que se solucionen les problemàtiques de pas pel riu Ripoll, el sotaviaducte de la C-33 i els traçats ferroviaris.

El projecte d’ordenació de la rambla Lluch i d’accés al pas sota les vies a Gavà dut a terme per l’AMB el 2012 va resoldre una continuïtat entre teixits urbans per sota



(2008) Ordenació de Rambla Lluch i accés al pas sota vies. Gavà. © JORDI SARROCA

paisajístico. Estos son los casos propuestos por el concurso del paso por debajo de la C-31 en Badalona, entre los barrios de La Morera, Bufalà, Casagemes y Dalt de la Vila, un ámbito de cierta centralidad y fragilidad por el contacto con el corredor verde del torrente de La Font, y el de Montcada i Reixac, que se plantea como un articulador entre el barrio de Mas Rampinyo y el centro de Montcada i Reixac a la vez que se solucionan las problemáticas de paso por el río Ripoll, el bajoviaducto de la C-33 y los trazados ferroviarios.

El proyecto de ordenación de la rambla Lluch y de acceso al paso bajo las vías en Gavà llevado a cabo por el AMB en el 2012 resolvió una continuidad entre tejidos urbanos por debajo de un trazado ferroviario creando un nuevo acceso público a un espacio de interés patrimonial como es el refugio subterráneo de la Guerra Civil.

Pasear entre municipios

Si bien se han llevado a cabo innumerables actuaciones de mejora del espacio público de los centros urbanos, a veces, cuando uno se aleja de estos núcleos, se pierde la sensación de confort. Algunos municipios, a pesar de que gozan de cierta proximidad con las poblaciones vecinas, presentan dificultades de conectividad. Un ejemplo de ello es la estrecha relación entre Cerdanyola del Vallès y Ripollet a través de la pasarela que pasa por encima del río Sec y la C-58, un paisaje muy contrastado y frágil. El concurso propuso reflexionar sobre la opción de eje cívico, un paseo metropolitano, unas buenas condiciones de accesibilidad a los núcleos vecinos, a los servicios compartidos, a los espacios naturales de interés paisajístico. El caso de la antigua carretera de Rubí a su paso por debajo de la AP-7 se plantea como un paseo interurbano que repiensa la sección de la carretera con el fin de garantizar la continuidad urbana para peatones y ciclistas.

Un ejemplo realizado por el equipo técnico del AMB es el proyecto de la pequeña construcción del vado inundable sobre el río Llobregat en el municipio de Sant Boi de Llobregat, que ha reforzado la conexión entre las dos orillas del río y ha garantizado la conectividad de peatones y bicicletas entre los municipios de Sant Joan Despí y Sant Boi de Llobregat.

stream, and for Montcada i Reixac, which involves a connecting element between the district of Mas Rampinyo and the centre of Montcada i Reixac whilst at the same time solving the issues of crossing the River Ripoll, the under-viaduct space of the C-33 road and the railway routes.

The project for the reclamation of the Rambla Lluch and access to the passageway under the tracks in Gavà implemented by the AMB in 2012 resolved the issue of continuity between urban fabrics beneath a railway line, whilst creating new public access to a site of historical interest, the Spanish Civil War underground shelter.

Moving between towns

Although countless interventions have been carried out to improve public spaces in urban centres, sometimes, as you move further away from these centres, the feeling of comfort is lost. Some towns, although they may be close to neighbouring towns, have problems of connectivity. One example of this is the close relationship between Cerdanyola del Vallès and Ripollet, via the walkway over the River Sec and the C-58, a very contrasting, fragile landscape. The competition called for consideration of the option of a civic thoroughfare, a metropolitan promenade, with good access to neighbouring urban centres, to shared services, to natural spaces of scenic interest. The case of the old Rubí road, as it crosses under the AP-7 toll motorway, is suggested as an interurban promenade that reimagines this section of the road to guarantee urban continuity for pedestrians and cyclists.

One example implemented by the AMB technical team is the small building project for the ford over the River Llobregat in the town of Sant Boi de Llobregat, which has bolstered the connection between the two banks of the river and guaranteed connectivity for pedestrians and cyclists between the municipalities of Sant Joan Despí and Sant Boi de Llobregat.

Metropolitan interchanges

When one single space features a variety of accesses to different modes of transport, the passage as a metropolitan interchange requires special attention and is strategically located within the



(2012) Nou gual al riu Llobregat a Sant Boi de Llobregat. © MARÍA JOSÉ REYES

d'un traçat ferroviari tot creant un nou accés públic a un espai d'interès patrimonial com és el refugi soterrat de la Guerra Civil.

Passejar entre municipis

Si bé s'han dut a terme innumerables actuacions de millora de l'espai públic dels centres urbans, de vegades, quan un s'allunya d'aquests nuclis, es perd la sensació de confort. Alguns municipis, tot i que gaudeixen de certa proximitat amb les poblacions veïnes, presenten dificultats de connectivitat. N'és un exemple l'estreta relació entre Cerdanyola del Vallès i Ripollet a través de la passera per sobre del riu Sec i la C-58, un paisatge molt contrastat i fràgil. El concurs va proposar fer una reflexió sobre l'opció d'eix cívic, una passejada metropolitana, unes bones condicions d'accessibilitat als nuclis veïns, als serveis compartits, als espais naturals d'interès paisatgístic. El cas de l'antiga carretera de Rubí al seu pas per sota de l'AP-7 es planteja com un passeig interurbà que repensa la secció de la carretera per tal de garantir la continuïtat urbana per a vianants i ciclistes.

Un exemple realitzat per l'equip tècnic de l'AMB és el projecte de la petita construcció del gual inundable sobre el riu Llobregat al municipi de Sant Boi de Llobregat, que ha reforçat la connexió entre les dues ribes del riu i ha garantit la connectivitat de vianants i bicicletes entre els municipis de Sant Joan Despí i Sant Boi de Llobregat.

Intercanvis metropolitans

Quan conflueixen en un mateix espai diversos accessos a diferents modalitats de transport, l'activitat urbana s'intensifica. El passatge com a intercanviador metropolità requereix una atenció especial i es localitza de manera estratègica dins del sistema metropolità per ser un espai on es concentren molts fluxos urbans i on conflueixen oportunitats de centralitat i d'urbanitat.

En el concurs es va plantejar estudiar la connexió entre els municipis de Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts i l'estació intercanviadora de Quatre Camins, tot superant els impediments infraestructurals per definir un node de centralitat com a punt clau del territori metropolità d'alta complexitat urbana. En el segon cas, es proposava pensar la connectivitat entre els barris del Gornal i Bellvitge, a l'Hospitalet

Intercambios metropolitanos

Cuando confluyen en un mismo espacio varios accesos a diferentes modalidades de transporte, la actividad urbana se intensifica. El pasaje como intercambiador metropolitano requiere una atención especial y se localiza de forma estratégica en el sistema metropolitano para ser un espacio donde se concentran muchos flujos urbanos y donde confluyen oportunidades de centralidad y urbanidad.

En el concurso se planteó estudiar la conexión entre los municipios de Molins de Rei y Sant Vicenç dels Horts y la estación intercambiadora de Quatre Camins, superando los impedimentos infraestructurales para definir un nodo de centralidad como punto clave del territorio metropolitano de alta complejidad urbana. En el segundo caso, se proponía pensar la conectividad entre los barrios de El Gornal y Bellvitge, en L’Hospitalet, planteando una nueva accesibilidad a la futura estación intercambiadora soterrada entre el ferrocarril, el metro, el autobús y las bicicletas.

En este sentido los pasajes se nos presentan como un reto clave de futuro, como elementos que enlazan las diferentes modalidades del sistema metropolitano de transporte con los tejidos urbanos y que son vividos en plenas condiciones de calidad urbana por los ciudadanos.

En el marco del próximo Plan director urbanístico, uno de los grandes retos es fortalecer y establecer más vínculos en el territorio mejorando la articulación del sistema metropolitano. La metròpolis de Barcelona debe ser percibida por los ciudadanos como una gran unidad que supere la preponderancia central de Barcelona.

Después de unos años de infraestructuras duras, ahora toca pensar en un urbanismo más amable que dé respuesta a las necesidades directas de los habitantes y que genere entornos confortables, sostenibles y saludables. Desde el punto de vista de la multiplicidad y la diversidad de las formas de moverse por la metròpolis, nos encontramos en un momento en el que debemos continuar identificando y pensando estos pequeños espacios públicos, a veces sin límites definidos, que forman parte de la cotidianidad de las personas y que tienen la virtud de generar una imagen renovada del lugar, de introducir nuevos programas y de generar un impacto tan importante como necesario.

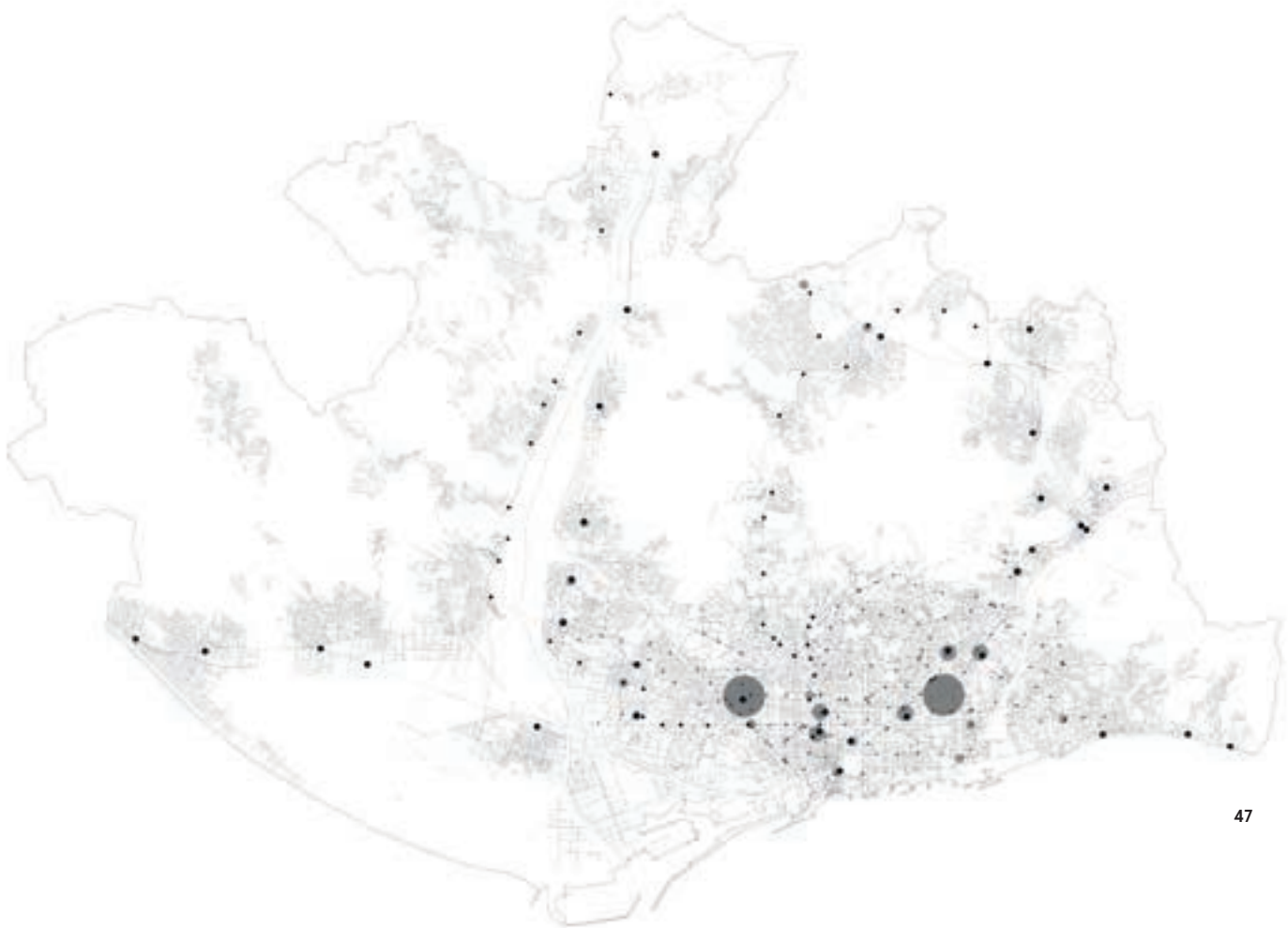
metropolitan system to become a space bringing together many urban flows, with the coalescing of opportunities for centrality and urbanisation.

The competition called for a study of the connection between the towns of Molins de Rei and Sant Vicenç dels Horts and the Quatre Camins interchange station, overcoming the infrastructure-based impediments to define a node of centrality as a key point of this metropolitan region of great urban complexity. The second case called for consideration of the connectivity between the districts of El Gornal and Bellvitge, in L’Hospitalet de Llobregat, whilst posing the issue of new accessibility for the future interchange station for transfers between the railway, metro, buses and bicycles.

It is in this regard that passages can be seen as a key challenge for the future, as elements that link the different modalities of the metropolitan transport system with the urban fabrics and which provide the public with a top-quality urban experience.

One of the main goals of the next Urban Master Plan is to strengthen and re-link the region whilst improving the structuring of the metropolitan system. The metropolis of Barcelona must be seen by the public as a single large unit that has overcome the central preponderance of Barcelona.

After years of hard infrastructures, it is now time to consider more amenable urban planning that provides a response to the direct needs of the local public and that creates comfortable, sustainable and healthy environments. From the perspective of the multiplicity and diversity of ways of moving around the metropolis, we are at a point in history when we must continue to identify and consider these small public spaces, sometimes lacking in defined limits, that form part of people’s everyday lives and that have the advantage of creating a refreshed image of the place, introducing new programmes and creating an impact that is as important as it is necessary.



Intermodalitats de l'àrea metropolitana de Barcelona. Catàleg, Atles Metròpolis Barcelona (2015)

de Llobregat, tot plantejant una nova accessibilitat a la futura estació intercanviadora soterrada entre el ferrocarril, el metro, l’autobús i les bicicletes.

És en aquest sentit que els passatges se’ns presenten com un repte clau de futur, com elements que enllacen les diferents modalitats del sistema metropolità de transport amb els teixits urbans i que són viscuts amb plenes condicions de qualitat urbana pels ciutadans.

En el marc del proper Pla director urbanístic, un dels grans reptes és enfortir i relligar el territori tot millorant l’articulació del sistema metropolità. La metròpolis de Barcelona ha de ser percebuda pels ciutadans com una gran unitat que superi la preponderància central de Barcelona.

Després d’uns anys d’infraestructures dures, ara toca pensar en un urbanisme més amable que doni resposta a les necessitats directes dels habitants i que generi entorns confortables, sostenibles i saludables. Des del punt de vista de la multiplicitat i la diversitat de les formes de moure’s per la metròpolis, ens trobem en un moment en què hem de continuar identificant i pensant aquests petits espais públics, a vegades sense límits definits, que formen part de la quotidianitat de les persones i que tenen la virtut de generar una imatge renovada del lloc, d’introduir nous programes i de generar un impacte tan important com necessari.



Estudiants d’urbanisme IV-VIII de l’ETSAV-UPC

Los pasajes: actuaciones para la ciudad metropolitana

Carles Llop
Director del programa “Pasajes, espacios de transición para la ciudad del siglo XXI” en Barcelona. Instituto por la Ciudad en Movimiento

Por un área metropolitana bien reticulada

La metrópolis de la Barcelona contemporánea debe ser una red de bienes y servicios, información y conocimiento, intercambio e interacción en un territorio de calidad. Sin embargo, su base no debe ser solamente el espacio físico delimitado por la jurisdicción y los municipios que la componen, sino los campos de interacción y los entornos de relaciones económico-productivas, de competitividad de creación, de desarrollo y de calidad de vida de la ciudadanía con los sistemas urbanos y territoriales de la región, de Cataluña y de las redes internacionales. Esto es a lo que llamo reticularidad metropolitana como máximo atributo de la ciudad múltiple y multiplicada, que la ciudadanía vive desde su barrio hasta las distintas multirrealidades sociogeográficas.

El derecho a la metrópolis, como el derecho a la ciudad, es la facilidad de la ciudadanía para usar sus servicios y disfrutar de las posibilidades de desarrollo que ofrecen. El derecho fundamental que mejor resumiría todas las posibilidades de los servicios y las posibilidades de la metrópolis es el derecho a la calle. “¡La calle es nuestra! ¡De todos!” fue el gran eslogan militante y combativo para civilizar nuestras ciudades y para volver a poner a los peatones donde siempre debían haber estado: en el centro del espacio urbano, como verdaderos protagonistas del espacio público. Sin embargo, cuando usamos y vivimos las ciudades, cuando nos tenemos que desplazar y mover por la ciudad, descubrimos gran cantidad de barreras y callejones sin salida, de inconexiones y desconexiones. Muchos de estos obstáculos son fruto de los cortes producidos por las grandes infraestructuras (ferrocarril, autopistas, etc.) o por las discontinuidades más elementales de las aceras. Esta

Passages: actions for the metropolitan city

Carles Llop
Director of the programme ‘Passages: transitional spaces for the 21st century city’ in Barcelona. Cities on the Move Institute

Towards a well-reticulated metropolitan area

The metropolis of today’s Barcelona needs to be a network of goods and services, information and knowledge, interchange and interaction in a high-quality region. However, the basis of this network should not just be the physical space of the demarcation and the municipalities that make it up, but the fields of interaction and the milieu of economic-productive, creative competition, development and public quality-of-life relationships with the urban and territorial systems of the region, of Catalonia and of international networks. This is what I call ‘urban reticularity’, the leading attribute of the multiple and multiplied city, which is experienced by its inhabitants on a spectrum ranging from their local neighbourhood to different multiple socio-geographic realities.

The right to the metropolis is, like the right to the city, its inhabitants’ ability to use its services and enjoy the possibilities for development it offers. The fundamental right that best encapsulates all the possibilities of services, and of the metropolis itself, is the right to the street. ‘The street is ours. Everyone’s!’ was the great rallying cry and call to arms to civilise our cities and once again place pedestrians where they always should have been: at the epicentre of the urban spaces, as true protagonists of the public space. However, when we use and live in the city, when we have to travel and move about it, we discover a great number of barriers and dead ends. Many of these obstacles are the result of blockages caused by large-scale infrastructures (railways, motorways and the like) or by more basic discontinuities in pavements. This reality, the legacy of self-built neighbourhoods, suburbanisation or a city built in fits

Carles Llop
Director del programa “Passatges, espais de transició per a la ciutat del segle XXI” a Barcelona.

Institut per la Ciutat en Moviment (IVM)

Els passatges: actuacions per a la ciutat metropolitana

Per una àrea metropolitana ben reticulada

La metròpoli de la Barcelona contemporània ha de ser una xarxa de béns i serveis, informació i coneixement, intercanvi i interacció en un territori de qualitat. Tanmateix, la seva base no ha de ser solament l’espai físic delimitat per la jurisdicció i els municipis que la componen, sinó els camps d’interacció i els entorns de relacions economicoproductives, de competitivitat de creació, de desenvolupament i de qualitat de vida de la ciutadania amb els sistemes urbans i territorials de la regió, de Catalunya i de les xarxes internacionals. Això és el que anomeno reticularitat metropolitana com a atribut màxim de la ciutat múltiple i multiplicada, que la ciutadania viu des del seu barri fins a les distintes multirealitats sociogeogràfiques.

El dret a la metròpoli, com el dret a la ciutat, és la facilitat de la ciutadania per usar els seus serveis i fruit de les possibilitats de desenvolupament que ofereixen. El dret fonamental que resumiria més bé totes les possibilitats dels serveis i les possibilitats de la metròpoli és el dret al carrer. “El carrer és nostre! De tots!” fou el gran eslògan militant i combatiu per civilitzar les nostres ciutats i per tornar a posar els vianants on havien d’haver estat sempre: al centre de l’espai urbà, com a veritables protagonistes de l’espai públic. Tanmateix, quan usem i vivim les ciutats, quan ens hem de desplaçar i moure per la ciutat, descobrim una bona quantitat de barreres i atzucacs, d’inconnexions i desconnexions. Molts d’aquests obstacles són fruit dels talls produïts per les grans infraestructures (ferrocarril, autopistes, etc.) o per les discontinuïtats més elementals de les voreres. Aquesta realitat, hereva dels barris d’autoconstrucció, de les suburbanitzacions o d’una ciutat feta per grumolls i a batzegades –no per manca de coordinació intermunicipal–, genera una gran quantitat de fragmentacions, discontinuïtats i sectoritzacions que fan que l’espai de la ciutadania sigui encara –i després dels grans esforços de reconquesta, reurbanització i millora de l’espai públic– un gran repte de les polítiques i programes municipals. I aquest és un dels reptes que, al meu entendre, ha assumit

realidad, heredera de los barrios de autoconstrucción, de las suburbanizaciones o de una ciudad con grumos y hecha a trompicones —o por falta de coordinación intermunicipal—, genera una gran cantidad de fragmentaciones, discontinuidades y sectorizaciones que hacen que el espacio de la ciudadanía sea todavía —y después de los grandes esfuerzos de reconquista, reurbanización y mejora del espacio público— un gran reto de las políticas y programas municipales. Y este es uno de los retos que, en mi opinión, ha asumido el AMB como estrategia para mejorar la eficiencia de los proyectos para la calidad de vida de las personas en los territorios metropolitanos.

Si observamos y analizamos, pues, la metrópolis desde la perspectiva de la mejora de las continuidades, nos damos cuenta de que tenemos una gran oportunidad para la cartera de proyectos metropolitanos. En efecto, la experiencia de Pasajes Metropolitanos es la concreción de una estrategia para la regeneración del espacio metropolitano creando “pasajes”. Se trata, pues, de restablecer continuidades perdidas para rehacer la red de los itinerarios de las personas, desde la proximidad del barrio hasta la articulación de los municipios y hasta los grandes recorridos metropolitanos.

El pasaje y la multiplicidad de tipos; los pasajes como “paisaje evento” y lugares de intercambio

La pregunta y el contenido del concepto paso y, en consecuencia, el de pasaje, va más allá de la estructura y la infraestructura, y aparece como un concepto multifacético que tiene por objeto garantizar la mejora de espacios y enclaves de la ciudad contemporánea. El pasaje no es ni la estructura ni la infraestructura (aunque también lo es); lo que califica a los pasajes son los eventos, que se determinan por los sentidos y la percepción de “lo que pasa”, lo que se vive (lo que se lleva a cabo). En la acción de “pasar” por allí, ya sea individualmente (la conciencia del acto) o en el encuentro o confrontación con otras personas u otras cosas (conciencia del otro), se produce la comprensión de la espacialidad (calidad producida por la fisión de la fisicidad del espacio y los múltiples fenómenos que se manifiestan).

Por lo tanto, cuando se utiliza el concepto de pasaje —que es una zona real y sensible a la vez— integramos el espacio y las condiciones fenomenológicas de sociabilidad, la sensación de seguridad, el confort y la información. Todas las actividades que se desarrollan en los pasajes ofrecen, además, multitud de paisajes que enriquecen la diversidad de nuestras ciudades.

and starts (and with a lack of inter-municipal coordination), has led to a great amount of fragmentation, discontinuity and sectorisation that means that the spaces for local inhabitants still remain—despite the great efforts made in reclaiming, re-urbanising and improving public spaces—a great challenge for municipal programmes and policies. And it is one of the challenges that, in my view, has been taken on by AMB as a strategy for improving the efficiency of projects aiming to boost people’s quality of life in metropolitan territories.

So, if we observe and analyse the metropolis from the perspective of improving continuities, we realise that we have a great opportunity for the portfolio of metropolitan projects. The fact is that Metropolitan Passages represents the realisation of a strategy for the regeneration of the metropolitan space by making ‘passages’. The aim is to re-establish lost continuities by remaking the itineraries of people, from the proximity of local neighbourhoods to the structuring of municipalities and the great metropolitan routings.

The passage and multiplicity of types: passages as ‘passage events’ and places of exchange

The concept and content of ‘passing’ and hence ‘passage’ goes beyond structure and infrastructure and appears as a multifaceted ideal whose goal it is to guarantee the improvement of the spaces and enclaves of the contemporary city. The passage is neither structure nor infrastructure (although it is both); what makes passages passages are the things that happen there, what the senses make out and the perception of ‘what’s going on’, that which is experienced (which is carried out). It is in the action of ‘passing through’, be this individually (awareness of the act) or encountering or confronting other people or things (awareness of the ‘other’), that one comprehends spatiality (the quality arising from the fission of the physicality of the space and the different phenomena that are manifested there).

So, when we use the concept of the ‘passage’, which is both a real and a sensorial place, we integrate the space and the phenomenological conditions of sociability, the feeling of safety, comfort and information. Furthermore, all the activities carried on in passages offer a vast range of landscapes that enrich the diversity of our cities. Think of the bridges (and the itineraries stemming from them) accessing the River Llobregat from Sant Boi.

So, the passage is a kind of space and urban spatiality that

l’AMB com a estratègia per millorar l’eficiència dels projectes per a la qualitat de vida de les persones en els territoris metropolitanos.

Si observem i analitzem, doncs, la metròpoli des de la perspectiva de la millora de les continuïtats, ens adonem que tenim una gran oportunitat per a la cartera de projectes metropolitanos. En efecte, l’experiència de Passatges Metropolitanos és la concreció d’una estratègia per a la regeneració de l’espai metropolità fent “passatges”. Es tracta, doncs, de restablir continuïtats perdudes per refer la xarxa dels itineraris de les persones, des de la proximitat del barri fins a l’articulació dels municipis i fins als grans recorreguts metropolitanos.

El passatge i la multiplicitat de tipus; els passatges com a “paisatge esdeveniment” i llocs d’intercanvi

La pregunta i el contingut del concepte pas i, en conseqüència, el de passatge, va més enllà de l’estructura i de la infraestructura, i apareix com un concepte multifacètic que té com a objecte garantir la millora d’espais i enclavaments de la ciutat contemporània. El passatge no és ni l’estructura ni la infraestructura (encara que també ho és); el que qualifica els passatges són els esdeveniments, que es determinen pels sentits i la percepció d’“allò que passa”, allò que es viu (que es duu a terme). En l’acció de “passar” per allà, ja sigui individualment (la consciència de l’acte) o en la trobada o confrontació amb altres persones o altres coses (consciència de l’altre), es produeix la comprensió de l’espacialitat (qualitat produïda per la fissió de la fisicitat de l’espai i els múltiples fenòmens que s’hi manifesten).

Per tant, quan s’utilitza el concepte de passatge –que és alhora una zona real i sensible– integrem l’espai i les condicions fenomenològiques de sociabilitat, la sensació de seguretat, el confort i la informació. Totes les activitats que es desenvolupen en els passatges ofereixen, a més, una multitud de paisatges que enriqueixen la diversitat de les nostres ciutats. Pensem en els ponts (i els recorreguts que se’n deriven) d’accés al riu Llobregat des de Sant Boi.

Així, doncs, el passatge és un dels tipus d’espai i d’espacialitat urbana i territorial que soluciona més bé la qüestió del moviment de les persones i del trànsit per crear nous llocs d’urbanitat, àrees de reunió o de confrontació, la inclusió o l’exclusió, l’intercanvi o la dissociació, l’intercanvi o la integració, etc. En definitiva: nous arquetips d’espai en el qual el moviment i la relació amb els seus components determinen l’articulació social més rica en diversitat de la vida quotidiana a la ciutat.

Els passatges, com a situacions i espais d’escurçament de recorreguts, faciliten el mallat de la xarxa de carrers, de les sendes verdes, de l’accés als sistemes de transport i als equipaments metropolitanos.

Pensem en los puentes (y los recorridos que se derivan de estos) de acceso al río Llobregat desde Sant Boi.

Así, pues, el pasaje es uno de los tipos de espacio y de espacialidad urbana y territorial que mejor soluciona la cuestión del movimiento de las personas y del tráfico para crear nuevos lugares de urbanidad, áreas de reunión o de confrontación, la inclusión o la exclusión, el intercambio o la disociación, el intercambio o la integración, etc. En definitiva: nuevos arquetipos de espacio en el que el movimiento y la relación con sus componentes determinan la articulación social más rica en diversidad de la vida cotidiana en la ciudad.

Los pasajes, como situaciones y espacios de acortamiento de recorridos, facilitan el mallado de la red de calles, de las sendas verdes, del acceso a los sistemas de transporte y a los equipamientos metropolitanos.

Los pasajes para el proyecto del territorio contemporáneo y el Área Metropolitana de Barcelona

En un contexto de crisis económica y de merma de las capacidades de inversión, el coste de las intervenciones en el espacio urbano y territorial es todo un reto para innovar y poder gestionar eficientemente un área metropolitana. Elaborar la leyenda de actuaciones de mejora de la malla de espacios públicos para tener una agenda de realizaciones es todo un programa nuevo de acción pública. Si bien es cierto que la denominada acupuntura urbana sirvió para vindicar el valor de las acciones puntuales, hoy debemos superar esa metáfora y proponer actuaciones de pequeña escala y bajo coste que sirvan para seguir estructurando el conjunto del espacio metropolitano; acciones coordinadas desde la visión del lugar específico hasta la estructura general de las redes metropolitanas.

Las actuaciones de pequeña escala (basadas en la apertura de pasajes donde ahora hay barreras) son la base de un proyecto territorial renovado que debe fomentar la contención urbana, la articulación de los fragmentos urbanos y la adecuación de las distintas formas de ciudad en un nuevo sistema de organización, físico y funcional, que responda a un modelo de “ciudad-mosaico territorial”. Mediante este nuevo modelo de ciudad, hay que tener conectadas todas las piezas (los barrios, los equipamientos, las dotaciones, los espacios abiertos). Es decir: es preciso construir una estructura a la vez morfológica y ambiental que favorezca la adaptación mutua ecológica y la coevolución de los ecosistemas urbanos naturales en

practically solves the issue of the movement of persons and of traffic to create new urban places, the venues for meetings or confrontation, inclusion or exclusion, exchange or disassociation, exchange or integration, etc. In short: new archetypes of space in which movement and the relationship with their component parts establish a more richly-diverse social structuring of the city’s everyday life.

Passages, as situations and spaces that provide shortcuts to itineraries, facilitate the mesh of the network of roads and green paths, of access to transport systems and metropolitan facilities.

Passages in the design of the contemporary territory and the Barcelona Metropolitan Area

Against a backdrop of economic crisis and cuts in investment capacity, the cost of interventions in the urban and territorial space is a huge challenge when it comes to innovating and being able to efficiently manage a metropolitan area. Planning work on improving the mesh of public spaces to have an agenda for implementation is a completely new programme of public action. Although the so-called ‘urban acupuncture’ demonstrated the value of ad-hoc actions, today we need to go beyond that metaphor and propose small-scale, low-cost actions that can be used to continue structuring the metropolitan space as a whole; coordinated actions that range from the viewpoint of the specific site to the general structure of metropolitan networks.

Small-scale actions (based on opening up passages wherever there are barriers) form the basis of a refreshed regional project that must foster urban containment, the linking of urban fragments and the fitting of different types of cities into a new organisational system, both physical and functional, in line with a ‘city-territorial mosaic’ model. In using this new model for a city, all the parts must be connected (neighbourhoods, facilities, installations, open spaces, etc.). In other words, we need to build a structure both morphological and environmental that fosters the ecological mutual adaption and the coevolution of interacting natural urban ecosystems. This new model of a city must be based on a connected mosaic of urban components and of the biophysical matrix of the environmentally balanced territory. This can be achieved, first, by defining and constructing limits for the cities, creating well-defined boundaries between what is urban and what is rural, and boosting the values of proximity between peoples’ needs and urban devices



Parc de la Solidaritat. Un pont verd entre dos barris. Esplugues de Llobregat

Els passatges per al projecte del territori contemporani i l’Àrea Metropolitana de Barcelona

En un context de crisi econòmica i de minva de les capacitats d’inversió, el cost de les intervencions en l’espai urbà i territorial és tot un repte per innovar i poder gestionar eficientment una àrea metropolitana. Fer la llegenda d’actuacions de millora de la malla d’espais públics per tenir una agenda de realitzacions és tot un programa nou d’acció pública. Si bé l’anomenada “acupuntura urbana” serví per vindicar el valor de les accions puntuals, avui hem de superar aquella metàfora i proposar actuacions de petita escala i baix cost que serveixin per seguir estructurant el conjunt de l’espai metropolità; accions coordinades des de la visió del lloc específic fins a l’estructura general de les xarxes metropolitanes.

Les actuacions de petita escala (basades en l’obertura de passatges allà on ara hi ha barreres) són la base d’un projecte territorial renovat que ha de fomentar la contenció urbana, l’articulació dels fragments urbans i l’adequació de les distintes formes de ciutat en un nou sistema d’organització, físic i funcional, que respongui a un model de “ciutat mosaic territorial”. Mitjançant aquest nou model de ciutat, cal tenir connectades totes les peces (els barris, els equipaments, les dotacions, els espais oberts). És a dir: cal bastir una estructura alhora morfològica i ambiental que afavoreixi l’adaptació mútua ecològica i la coevolució dels ecosistemes urbans naturals en interacció. Aquest nou model de ciutat s’ha de basar en un mosaic articulat de peces urbanes i de la matriu biofísica del territori equilibrat ambientalment. Això es pot aconseguir, d’entrada, definint i construint límits a les ciutats; creant fronteres ben delimitades entre el que és urbà i el que és rural, i potenciant els valors de proximitat entre les necessitats de les persones i els dispositius urbans que faciliten els serveis: treball, oci, salut i cultura. A més a més, cal reutilitzar, o sigui, rehabilitar i reciclar els teixits obsolets o infrautilitzats. Per a l’articulació de totes aquestes actuacions holístiques, els passatges i els seus diversos recursos constitueixen un dispositiu exemplar per a una estratègia renovada del programa d’acció sobre els espais oberts de la metròpoli –com podem veure en el conjunt de les situacions territorials proposades als concursos Passatges Metropolitans o Passatge Besòs, que es presenten en aquest llibre.

Alguns exemples ens mostren la gran capacitat de transformació del fet d’obrir el pas i fer passatges. En el cas del barri de la Mina, la construcció d’un barri rambla ha permès que aquest barri, estigmatitzat i exclòs de la dinàmica de la ciutat, s’obri

interacció. Este nuevo modelo de ciudad debe basarse en un mosaico articulado de piezas urbanas y de la matriz biofísica del territorio equilibrado ambientalmente. Esto se puede lograr, de entrada, definiendo y construyendo límites en las ciudades; creando fronteras bien delimitadas entre lo urbano y lo rural, y potenciando los valores de proximidad entre las necesidades de las personas y los dispositivos urbanos que facilitan los servicios: trabajo, ocio, salud y cultura. Además, hay que reutilizar, o sea, rehabilitar y reciclar los tejidos obsoletos o infrautilizados. Para la articulación de todas estas actuaciones holísticas, los pasajes y sus diferentes recursos constituyen un dispositivo ejemplar para una estrategia renovada del programa de acción sobre los espacios abiertos de la metrópolis —como podemos ver en el conjunto de las situaciones territoriales propuestas en los concursos Pasajes Metropolitanos o Pasaje Besòs, que se presentan en este libro.

Algunos ejemplos nos muestran la gran capacidad de transformación del hecho de abrir paso y realizar pasajes. En el caso del barrio de La Mina, la construcción de un barrio-rambla ha permitido que este barrio, estigmatizado y excluido de la dinámica de la ciudad, se abra a la continuidad urbana. La zona, en la década de 1970, era un complejo de edificios de alojamiento para los desfavorecidos, excluidos (entre otros) del derecho a la movilidad. El objetivo era preservar la zona y su riqueza cultural, ofreciendo a las personas la conexión de su barrio con el resto de la ciudad. La Rambla es un espacio para caminar en conexión con el tranvía que circula en el mismo eje. Por tanto, la vida y la ciudad se organizan a través y alrededor de la Rambla, con nuevas viviendas, tiendas, servicios, etc. Así se consigue reconfigurar el espacio público.

Con criterios similares y efectos sociales muy exitosos, el parque de La Solidaritat de Esplugues de Llobregat, supera la barrera que representa la ronda existente creando dos grandes circulaciones que conectan barrios históricamente separados y establece un nuevo espacio multifuncional de estancia.

Desde el punto de vista de áreas urbanas más estabilizadas, en el caso del centro de Cornellà de Llobregat, el conjunto secuencial en el tiempo y la concatenación de proyectos parciales consigue establecer un gran espacio cívico que amplía su condición, aproxima y sutura barrios y, además, introduce el paso del tranvía para vincularse con la gran ciudad metropolitana. Un proyecto atento a la mejora de los pasos de proximidad y con una clara visión estructural del municipio.

Los tres ejemplos nos muestran (con distintas escalas) cómo

facilitating services: work, recreation, health and culture. What is more, we need to reuse: in other words, refurbish and recycle obsolete or underused fabrics. Connecting all these holistic actions, the passages and their different resources constitutes an exemplary device for a refreshed strategy for the action programme on the metropolis open spaces, as we can see in the set of territorial sites proposed for the Metropolitan Passages competition and in the Besòs Passage, presented in this book.

Some examples show us the great transformative capacity of opening up passing points and making passages. In the case of the La Mina district of Barcelona, the building of a rambla/ promenade-based neighbourhood has allowed this district, stigmatised and excluded from the city's dynamics, to open up to urban continuity. In the 1970s, the area was a complex of residential buildings for the disadvantaged, excluded from (amongst other things) the right to mobility. The goal was to conserve the area and its cultural richness, whilst offering people a connection between their neighbourhood and the rest of the city. The Rambla is a place for strolling in connection with the tram that travels along the same thoroughfare. So it is that life and the city are organised through and around the Rambla, with new housing, shops, services, etc. This is how one can manage to reconfigure public spaces.

With similar criteria and highly successful social effects, the Parc de la Solidaritat in Esplugues de Llobregat overcomes the barrier formed by the existing ring road, creating two large flows that connect two historically separated neighbourhoods and establish a new multifunctional space for lingering and enjoying.

From the standpoint of more stabilised urban spaces, in the case of the centre of Cornellà de Llobregat, sequential planning over time and the concatenation of partial projects has ensured the establishment of a large civic space that expands its condition, brings and sutures together neighbourhoods and introduces the tramway to link it with the great metropolitan city. A project that keeps a close eye on improving local-scale passing points and that boasts a clear structural vision of the municipality.

All three examples show us how we can, at different scales, implement refreshed social and environmental urban planning, which needs to conserve sine die spaces of extreme environmental quality and foster the superimposing of mixed



Transformació dels espais públics a l'entorn de l'Ajuntament i la plaça de l'Església al centre de Cornellà. 2010 © ADRIÀ GOULA 55

a la continuïtat urbana. La zona, en la dècada de 1970, era un complex d'edificis d'allotjament per als desfavorits, exclosos (entre d'altres) del dret a la mobilitat. L'objectiu era preservar la zona i la seva riquesa cultural oferint a les persones la connexió del seu barri amb la resta de la ciutat. La Rambla és un espai per caminar en connexió amb el tramvia que circula en el mateix eix. Per tant, la vida i la ciutat s'organitzen a través i al voltant de la Rambla, amb nous habitatges, botigues, serveis, etc. Així s'aconsegueix reconfigurar l'espai públic.

Amb criteris similars i efectes socials molt reeixits, el parc de la Solidaritat d'Esplugues de Llobregat supera la barrera que representa la ronda existent creant dues grans circulacions que connecten barris històricament separats i estableix un nou espai multifuncional d'estada.

Des del punt de vista d'àrees urbanes més estabilitzades, en el cas del centre de Cornellà de Llobregat, el conjunt seqüencial en el temps i la concatenació de projectes parcials aconsegueix establir un gran espai cívico que n'amplia la condició, aproxima i sutura barris i, a més, introdueix el pas del tramvia per vincular-se amb la gran ciutat metropolitana; un projecte atent a la millora dels passos de proximitat i amb una clara visió estructural del municipi.

Tots tres exemples ens mostren (amb escales diverses) com podem desenvolupar un urbanisme social i ambientalista renovat, que ha de preservar sine die els espais d'extrema qualitat ambiental i afavorir la superposició d'usos i els espais mixtos, que ha d'articular les vores i que, sobretot, ha de posar les persones com a vertaders protagonistes de l'espai públic i, per tant, facilitar-ne el pas, el passatge i –òbviamen– l'estada.

Fer passatges com a lògica projectual de sutura vol dir projectar i gestionar adequadament les zones de transició urbanes, gestionar la riquesa en biodiversitat de les peces de gran qualitat que formen part dels mosaics existents en els espais urbans territorials d'escala regional i recuperar la qualitat dels marges en els perímetres i els intersticis metropolitans.

Els passatges que s'han projectat en el concurs convocat per l'Àrea Metropolitana de Barcelona mostren la capacitat del paisatge per ser una eina de mediació social per a la gestió de les transformacions, perquè proposen transformacions territorials que obren noves apropiacions dels espais per part de la ciutadania. El projecte

podemos desarrollar un urbanismo social y ambientalista renovado, que debe preservar sine die los espacios de extrema calidad ambiental y favorecer la superposición de usos y los espacios mixtos, que debe articular los bordes y que, sobre todo, debe considerar a las personas como verdaderos protagonistas del espacio público y, por tanto, facilitar el paso, el pasaje y —obviamente— la estancia.

Realizar pasajes como lógica proyectual de sutura significa proyectar y gestionar adecuadamente las zonas de transición urbanas, gestionar la riqueza en biodiversidad de las piezas de gran calidad que forman parte de los mosaicos existentes en los espacios urbanos territoriales de escala regional y recuperar la calidad de los márgenes en los perímetros y los intersticios metropolitanos.

Los pasajes que se han proyectado en el concurso convocado por el Área Metropolitana de Barcelona muestran la capacidad del paisaje para ser una herramienta de mediación social para la gestión de las transformaciones, porque proponen transformaciones territoriales que abren nuevas apropiaciones de los espacios por parte de la ciudadanía. El proyecto de los pasajes en los paisajes metropolitanos es, pues, una herramienta, una mediación cultural que facilita la visión crítica sobre las necesidades de transformar las barreras del territorio. Reciclar los territorios maltratados de las periferias metropolitanas representa generar una factoría de paisajes que, además de nuevas formas y espacios, permitirá que floren nuevas actitudes éticas de los ciudadanos que los habitan. Todos queremos calidad de vida, y los pasajes facilitan la comodidad de acceso y de movilidad, así como los intercambios sociales. Los pasajes, como el paisaje en el que vivimos, son una pieza determinante para alcanzar la calidad de nuestra área metropolitana.

uses and spaces, which should link the peripheries and which must, above all, make people the protagonists of public spaces and therefore facilitate their movement, the passage and, obviously, their staying there.

Creating passages as part of a suturing design logic means properly planning and administering urban transition areas, managing the rich biodiversity of the high-quality sites that form part of existing mosaics in regional-scale territorial urban spaces and reclaiming the quality of margins in metropolitan perimeters and interstices.

The passages designed in the competition organised by the Barcelona Metropolitan Area show how the landscape can be a social mediation tool for managing transformations, as they suggest territorial transformations that open up new appropriations of spaces on the part of the public. The project of passages in metropolitan landscapes is, then, a tool, a form of cultural mediation that facilitates a critical vision of the need to transform the region's barriers. Reclaiming the neglected territories of metropolitan peripheries means creating a factory of landscapes that permits, in addition to new forms and spaces, the appearance of new ethical attitudes on the part of those living there. We all want quality of life, and passages facilitate ease of access and mobility, not to mention social exchanges. Passages are, like the landscape we live in, a key factor in guaranteeing the quality of our metropolitan area.



La Rambla de la Mina Barcelona © JORNETLLOPPASTOR ARQUITECTES

dels passatges en els paisatges metropolitans és, doncs, una eina, una mediació cultural que facilita la visió crítica sobre les necessitats de transformar les barreres del territori. Reciclar els territoris maltractats de les perifèries metropolitanes representa generar una factoria de paisatges que, a més de noves formes i espais, permetrà que aflorin noves actituds ètiques dels ciutadans que els habiten. Tots en volem, de qualitat de vida, i els passatges faciliten la comoditat d'accés i de mobilitat, i també els intercanvis socials. Els passatges, com el paisatge on vivim, són una peça determinant per assolir la qualitat de la nostra àrea metropolitana.

3

Concurs d'idees

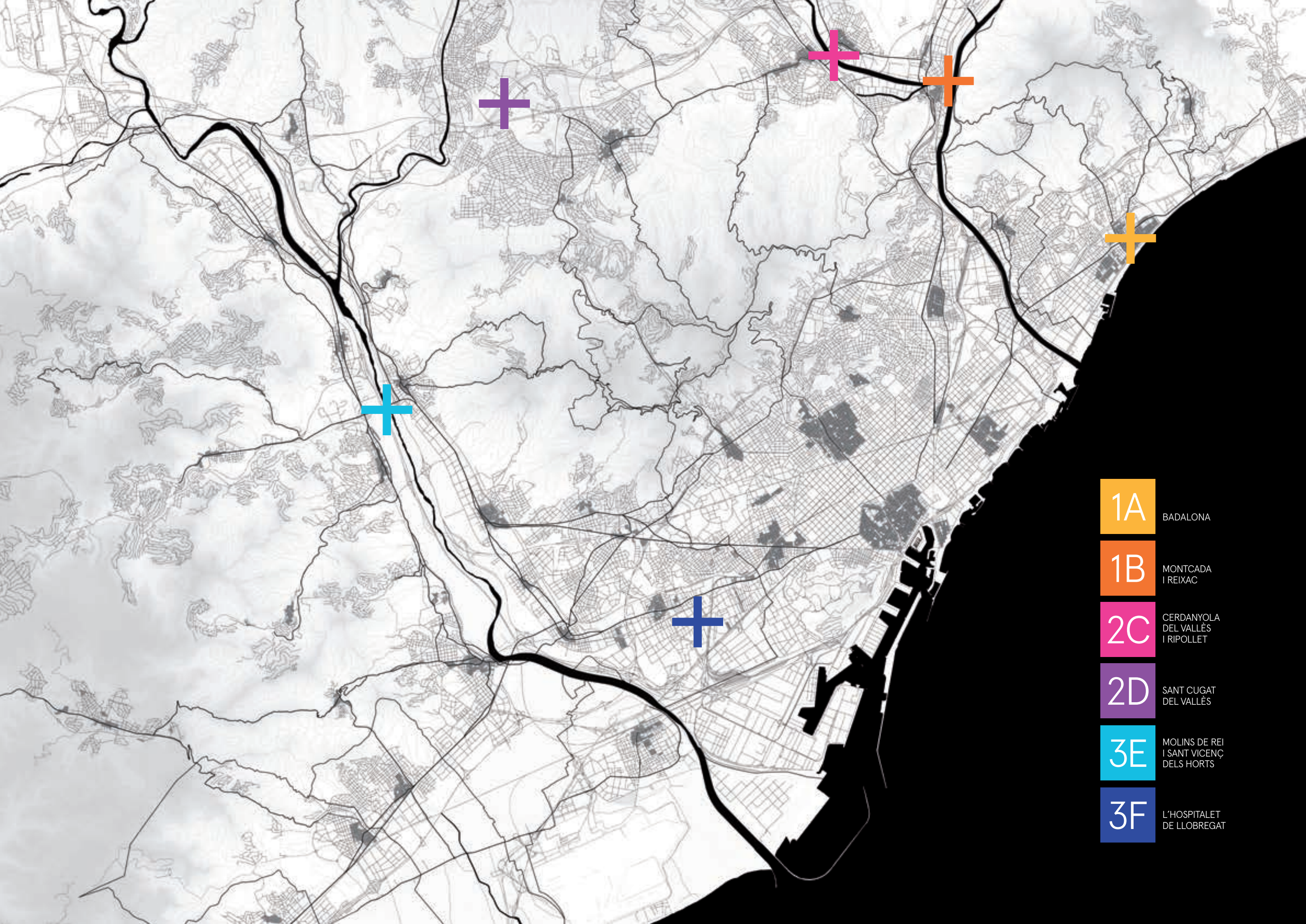
Una mirada als projectes metropolitans
des de la petita escala

Concurso de ideas

Una mirada a los proyectos metropolitanos desde la pequeña escala

Competition of ideas

A look at the metropolitan projects from the small scale



1A

BADALONA

1B

MONTCADA
I REIXAC

2C

CERDANYOLA
DEL VALLÈS
I RIPOLET

2D

SANT CUGAT
DEL VALLÈS

3E

MOLINS DE REI
I SANT VICENÇ
DELS HORTS

3F

L'HOSPITALET
DE LLOBREGAT



BADALONAMONTACADAIREIXACRIPOLLET CERCANYOLASANTCUGATRUBISANTVICENÇDELSHORTSMOLINSDEREIL'HOSPITALETDELLOBREGAT
ARQUA CONTINUM DIVERSUM CB45PTANELLVERDPASSATGEALAI DENTITAT LESVIDESALPONT

Pasajes metropolitanos

Una mirada al concurso 2015 del
Àrea Metropolitana de Barcelona

Enric Batlle
Arquitecto y profesor de la UPC

"Desde siempre, los pasajes han ayudado al hombre a superar barreras"

Así empieza el artículo de Marcel Smets que sirvió de orientación a los participantes en el concurso Pasajes Metropolitanos, celebrado recientemente.

Pasajes Metropolitanos es una iniciativa emprendida por el Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), en asociación con el Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), dentro del marco del programa internacional "Passages, espace de transition pour la ville du 21e siècle".

Los espacios públicos que promueven el movimiento se han convertido en los espacios urbanos más deseados: aquellos que nos permiten pasear entre las diversas partes de la ciudad y que ofrecen la posibilidad de acceder, desde los diferentes tejidos urbanos que componen nuestra metrópoli, a los diferentes espacios naturales o agrícolas que todavía conservamos.

Pero nuestra metrópoli está llena de límites que son infranqueables; auténticas murallas que impiden la conectividad entre las partes. Resolver estas interrupciones se ha convertido en uno de los proyectos más estratégicos que podemos llevar a cabo: el proyecto que permitirá que la malla funcione y que los diferentes flujos —ecológicos, urbanos y metropolitanos— fluyan. Se trata de prestar más atención al punto más difícil en lugar de recrearnos en uno de los dos lados. Estos lugares se convierten en el eslabón que falta a la cadena, son el pasaje entre dos situaciones fragmentadas que se pueden interpretar como los *military points* que analiza Richard T. T. Forman en *Land Mosaics*; lugares que deben concentrar toda la intensidad

Metropolitan passages

A look at Barcelona Metropolitan
Area 2015 competition

Enric Batlle
Architect and Professor UPC

"From the earliest days, passages have helped human beings to cross barriers"

This is the opening phrase of the Marcel Smets article that provided guidance for participants in the recent Metropolitan Passages competition.

Metropolitan Passages is an initiative of Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), in association with the Institut pour le Ville en Mouvement (IVM), as part of the international programme Passages, transitional spaces for the 21st-century city.

Public spaces promoting movement have become the most highly desired of urban spaces: those that allow you to stroll between different parts of the city and that offer the chance to access, from the different urban fabrics making up our metropolis, the different natural and agricultural spaces we still retain.

However, our metropolis is still full of insurmountable restrictions: like curtain walls, they block connectivity between its parts. Resolving these blockages has become one of the most strategically important projects we can undertake; a project that will allow the mesh to work and the different flows (ecological, urban and metropolitan) to actually flow. It means focusing more attention on the most difficult point rather than enjoying ourselves on one of the two sides. These places become the 'missing link' in the chain, the passageway between two fragmented situations that can be seen as the 'military points' analysed by Richard T. T. Forman in Land Mosaics; places upon which all our activities must be concentrated,

Enric Batlle
Architecte i professor
de la UPC

Passatges metropolitanans

Una mirada al concurs 2015 de l'Àrea
Metropolitana de Barcelona

"Desde siempre, los pasajes han ayudado al hombre a superar barreras"

Així comença l'article de Marcel Smets que va servir d'orientació als participants en el concurs Passatges Metropolitanans, celebrat recentment.

Passatges Metropolitanans és una iniciativa que emprèn l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), en associació amb l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), dins del marc del programa internacional "Passages, espace de transition pour la ville du 21e siècle".

Els espais públics que promouen el moviment han esdevingut els espais urbans més desitjats: aquells que ens permeten passejar entre les diverses parts de la ciutat i que ofereixen la possibilitat d'accedir, des dels diferents teixits urbans que componen la nostra metròpoli, als diversos espais naturals o agrícoles que encara conservem.

Però la nostra metròpoli és plena de límits que són infranquejables; autèntiques muralles que impedeixen la connectivitat entre les parts. La resolució d'aquestes interrupcions esdevé un dels projectes més estratègics que podem dur a terme: el projecte que permetrà que la malla funcioni i que els diversos fluxos —ecològics, urbans i metropolitanans— flueixin. Es tracta de prestar més atenció al punt més difícil en lloc de recrear-nos en una de les dues bandes. Aquests indrets esdevenen la "baula" que falta a la cadena, són el passatge entre dues situacions fragmentades que es poden interpretar com els *military points* que analitza Richard T. T. Forman a *Land Mosaics*; llocs que han de concentrar tota la intensitat de la nostra activitat perquè sabem que si aconseguim solucionar-los aconseguirem que un gran territori estigui al nostre abast.

La metròpoli es pot definir com un conjunt de fluxos —com proposa Joan Busquets: el que necessitem són malles, no centres— i potser els projectes

de nuestra actividad, porque sabemos que si logramos solucionarlos conseguiremos que un gran territorio esté a nuestro alcance.

La metrópoli se puede definir como un conjunto de flujos — como propone Joan Busquets: lo que necesitamos son mallas, no centros— y quizás los proyectos más necesarios son los de las diferentes infraestructuras: las de comunicaciones y transporte, las de energía e información, pero también las verdes. La promoción de las mallas ambientales y el establecimiento de recorridos que permitan las movilidades lentas —peatones, bicicletas— son dos de las principales acciones que nos pueden ayudar a hibridar nuestras ciudades entre sí y con la posible matriz ecológica metropolitana. Las continuidades ecológica, urbana y metropolitana deberían estar en el origen de todas las nuevas decisiones que tomemos. Los caminantes, los ciclistas, el transporte público, el agua y la vida deben fluir por la metrópoli y, tal vez, representan una de las mejores estrategias para cada nuevo proyecto que se lleve a cabo.

El concurso plantea una mirada a los proyectos metropolitanos desde la pequeña escala. Ramon Folch definió la escala, no como el tamaño de las cosas, sino como su carácter y composición; y el paisajista Michel Corajoud nos invitó a realizar la *traversée des échelles* trabajando simultáneamente el conjunto y el detalle, lo próximo y lo lejano. Los pasajes metropolitanos jugarían, pues, en todas las escalas: se pueden construir desde la pequeña escala de las intervenciones puntuales —que intentan resolver las interrupciones que queremos potenciar—, pero se convierten en elementos clave de un sistema superior que solo se puede entender desde la gran escala metropolitana.

El concurso se ha desarrollado en seis ámbitos metropolitanos diferentes. Los seis son espacios de alta complejidad, con barreras y discontinuidades, pero con mucho potencial: de convergencia de actividades y de usos, de contacto entre tejidos urbanos, industriales y rurales y de superposición de comunicaciones (trazas antiguas, autopistas, vías urbanas, caminos), que requieren que se preste una atención especial a la “movilidad blanda”, a la velocidad lenta y a la incorporación de actividades que las personas asocien a recorridos metropolitanos.

El resultado del concurso nos ha permitido ver cómo se puede trabajar sobre casuísticas diversas y nos ha ayudado a configurar un cierto catálogo de reflexiones, estrategias y posibles intervenciones sobre este tipo de lugares. El conjunto

because we know that, if we are able to solve them, we shall ensure that a huge territory falls within our reach.

A metropolis can be defined as a set of flows—as Joan Busquets suggests, what we need are meshes, not centres—and, perhaps, the projects that are most necessary are those involving the different infrastructures: communications and transport, energy and information, but also green ones. Development of environmental meshes and the establishment of itineraries that permit slow-moving mobility (pedestrians, cyclists, etc.) are two of the main actions that can help us to hybridise our cities between each other and with the possible metropolitan urban matrix. Ecological, urban and metropolitan continuities must become the source of every new decision we take. Pedestrians, cyclists, public transport, water and life must flow through the metropolis, and could represent one of the best strategies for every new project carried out.

The competition suggests taking a small-scale look at metropolitan projects. Ramon Folch defined scale as not so much the size of things, but rather their character and makeup, whilst landscape architect Michel Corajoud called on us to carry out a traversée des échelles, working simultaneously on the whole and on the details, the close-up and the long-range. Metropolitan landscapes would thus come into play on all scales, and can be built from the small scale, with ad hoc projects (which aim to resolve the interruptions we seek to boost), but which become key components of a greater system that can only be understood from the metropolitan large scale.

The competition has focused on six different metropolitan environments. All six are highly complex spaces, with their obstacles and their discontinuities, but also boast great potential: for a convergence of activities and uses, for contact between urban, industrial and rural fabrics and for the overlapping of communications (old remains, motorways, urban roads and paths), and this means special attention must be paid to slow-speed, ‘soft’ mobility and to incorporating activities associated with metropolitan itineraries.

The result of the competition has allowed us to see how people work on different cases and helped us to draw up a kind of catalogue of thoughts, strategies and possible actions concerning this type of place. All the prizewinning projects have allowed us to examine six different ways of tackling the issues involved in metropolitan passages.

més necessaris són els de les diverses infraestructures: les de comunicacions i transport, les d’energia i informació, però també les verdes. La promoció de les malles ambientals i l’establiment de recorreguts que permetin les mobilitats lentes —vianants, bicicletes— són dues de les principals accions que ens poden ajudar a hibridar les nostres ciutats entre si i amb la possible matriu ecològica metropolitana. Les continuïtats ecològica, urbana i metropolitana haurien de ser a l’origen de totes les noves decisions que prenguem. Els caminants, els ciclistes, el transport públic, l’aigua i la vida han de fluir per la metrópoli, i potser suposen una de les millors estratègies per a cada nou projecte que es porti a terme.

El concurs planteja una mirada als projectes metropolitanos des de la petita escala. Ramon Folch va definir l’escala, no com la mida de les coses, sinó com el seu caràcter i composició; i el paisatgista Michel Corajoud ens va invitar a fer la *traversée des échelles* treballant simultàniament el conjunt i el detall, allò que és proper i allò que és llunyà. Els passatges metropolitanos jugarien, doncs, a totes les escales: es poden construir des de la petita escala de les intervencions puntuals —que tracten de resoldre les interrupcions que volem potenciar—, però esdevenen elements clau d’un sistema superior que només es pot entendre des de la gran escala metropolitana.

El concurs s’ha desenvolupat en sis àmbits metropolitanos diferents. Els sis són espais d’alta complexitat, amb barreres i discontinuïtats, però amb molt de potencial: de convergència d’activitats i d’usos, de contacte entre teixits urbans, industrials i rurals i de superposició de comunicacions (traces antigues, autopistes, vies urbanes, camins), que requereixen una atenció especial a la “mobilitat tova”, a la velocitat lenta i a la incorporació d’activitats que les persones associïn a recorreguts metropolitanos.

El resultat del concurs ens ha permès veure com es pot treballar sobre casuístiques diverses i ens ha ajudat a configurar un cert catàleg de reflexions, estratègies i possibles intervencions sobre aquest tipus d’indrets. El conjunt de projectes premiats ens ha permès fer un recorregut sobre sis maneres diferents d’abordar la problemàtica dels passatges metropolitanos.

A l’emplaçament **1A (Un passatge a través de la C–31)** al municipi de Badalona, el jurat va atorgar tres mencions: una al lema *UNBREAKING BADALONA*, que proposa un recorregut articulador que posa en valor els espais existents mitjançant petites actuacions vinculades a la memòria sentimental del barri; una altra al lema *PAISATGE INFRAESTRUCTURAL*, que planteja un sistema modular de “contenidors d’activitats urbanes” que s’adapten a la topografia i que recullen les opinions de la gent del barri; i una tercera —que mereix un comentari especial— al lema *ARQUA*, una proposta que planteja un parc hidrourbà com a estratègia única que integra i soluciona totes les problemàtiques del lloc alhora que proposa un recorregut com a passatge metropolità pel corredor verd del Torrent de la Font. Es considera

de proyectos premiados nos ha permitido realizar un recorrido sobre seis formas distintas de abordar la problemática de los pasajes metropolitanos.

En el emplazamiento **1A (Un pasaje a través de la C-31)**, en el municipio de Badalona, el jurado otorgó tres menciones: una al lema *UNBREAKING BADALONA*, que propone un recorrido articulador que reivindica los espacios existentes mediante pequeñas actuaciones vinculadas a la memoria sentimental del barrio; otra al lema *PAISATGE INFRAESTRUCTURAL*, que plantea un sistema modular de “contenedores de actividades urbanas” que se adaptan a la topografía y que incluyen las opiniones de la gente del barrio, y una tercera —que merece un comentario especial— al lema *ARQUA*, una propuesta que plantea un parque hidrourbano como estrategia única que integra y soluciona todas las problemáticas del lugar a la vez que propone un recorrido como pasaje metropolitano por el corredor verde del torrente de la Font. Se considera muy destacable el carácter geográfico de esta propuesta, que pretende potenciar la conectividad entre los diferentes barrios y recuperar la riera como pasaje.

En el emplazamiento **1B (Un pasaje articulador)**, en el municipio de Montcada i Reixac, se otorgaron dos primeros premios: uno al lema *BY PASS*, que plantea una transformación a largo plazo —propone un espacio articulador metropolitano que permite potenciar la continuidad de los tejidos urbanos mediante las diferentes interrupciones existentes—, y otro al lema *ESPACIO “CONTINUM”, ACTIVIDAD “DIVERSUM”*, valorado porque es una acción inmediata, adaptable y viable que, de forma económicamente posible, consigue mejorar sustancialmente la calidad del espacio urbano. Esta propuesta concentra las oportunidades en un magnífico —pero poco valorado— espacio vacío (debajo del viaducto) a partir de un simple vaciado de vehículos y de una mínima (pero potente) intervención gráfica y visual, muy cercana al carácter efímero de las actuaciones de *Land Art*.

En el emplazamiento **2C (Un pasaje como eje cívico)**, entre los municipios de Ripollet y Cerdanyola del Vallès, se dieron dos menciones y un primer premio: una de las menciones, al lema 1,2,3 por la resolució arquitectònica propuesta en el entorno de Ripollet; la otra menció, al lema *DE CAJÓN*, por el intento de recuperar la relació de la ciutat amb el riu a partir de una obra important de infraestructura que modificaria la secció actual de la autopista. Se otorgó el primer premio al lema *CB45PT* por reconocer y resolver con mayor intención todas las problemáticas y por concentrar los esfuerzos en la construcción de una nueva pasarela que conecta el puente

Site 1A: A passage across the C31, in the town of Badalona, received three Special Mentions from the jury: one for the project UNBREAKING BADALONA, with a connective itinerary that enhances the value of existing spaces via small-scale works associated with the emotional history of the district; another for PAISATGE INFRAESTRUCTURAL, which proposes a modular system of ‘urban activity containers’ that fit the topography and that collect the opinions of the district’s inhabitants, and a third, meriting a special comment, for the project ARQUA, a proposal for a ‘Hydro-urban Park’ as a single strategy that integrates and solves all the site’s issues whilst offering an itinerary as a metropolitan passage along the green corridor of the Torrent de la Font stream. Considered particularly noteworthy was the geographical nature of this proposal, which aims to boost connectivity between the different districts and reclaim the stream as a passage.

Site 1B: A connecting passage, in the town of Montcada i Reixac, received two First Prizes: one for the project BY PASS, which proposes a long-term transformation by means of a metropolitan connective space that helps boost the continuity of urban fabrics, using the different existing interruptions, and another for ESPAI ‘CONTINUM’, ACTIVITAT ‘DIVERSUM’, positively appreciated because it is an immediate, adaptable and viable action that, in an economically feasible way, manages to substantially improve the quality of the urban space. This project focuses opportunities on a magnificent (but undervalued) empty space, that under viaducts, based on simply emptying it of vehicles and on a minimal yet powerful graphical and visual intervention, very much in line with the ephemeral nature of Land Art.

Site 2C: The passage as a civic axis, between the towns of Ripollet and Cerdanyola del Vallès, was awarded two Special Mentions and one First Prize. One Special Mention was for 1,2,3, for the architectural solution proposed for the surroundings of Ripollet, and the other for the project DE CAJÓN, in recognition of its attempt to restore the city’s relationship with the river by using a significant infrastructure work that would modify the current section of the motorway. The First Prize, for CB45PT, was for its recognition and resolution, with the greatest focus, of all the issues and for concentrating efforts on building a new passing point directly connecting the bridge with the river and the city. This project shows the Infrastructure -related element required by all passages to ensure that they overcome the discontinuities created by other infrastructures.

molt destacable el caràcter geogràfic d’aquesta proposta, que pretén potenciar la connectivitat entre els diferents barris i recuperar la riera com a passatge.

A l’emplaçament **1B (Un passatge articulador)** al municipi de Montcada i Reixac, es van atorgar dos primers premis: un al lema *BY PASS*, que planteja una transformació a llarg termini —proposa un espai articulador metropolità que permet potenciar la continuïtat dels teixits urbans mitjançant les diverses interrupcions existents— i un altre al lema *ESPAI “CONTINUM”, ACTIVITAT “DIVERSUM”*, valorat perquè és una acció immediata, adaptable i viable que, de manera econòmicament possible, aconsegueix millorar substancialment la qualitat de l’espai urbà. Aquesta proposta concentra les oportunitats en un magnífic —però poc valorat— espai buit (el sota-viaducte) a partir d’un simple buidat de vehicles i d’una mínima (però potent) intervenció gràfica i visual, molt propera al caràcter efímer de les actuacions de *Land Art*.

A l’emplaçament **2C (Un passatge com a eix cívico)** entre els municipis de Ripollet i Cerdanyola del Vallès, es van donar dues mencions i un primer premi: una de les mencions, al lema 1,2,3 per la resolució arquitectònica proposada a l’entorn de Ripollet; l’altra menció, al lema *DECAJÓN* per l’intent de recuperar la relació de la ciutat amb el riu a partir d’una obra important d’infraestructura que modificaria la secció actual de l’autopista. El primer premi, al lema *CB45PT* per reconèixer i resoldre amb major intenció totes les problemàtiques i per concentrar els esforços en la construcció d’una nova passera que connecta el pont directament amb el riu i la ciutat. Aquest projecte mostra el caràcter infraestructural que necessàriament han de tenir molts passatges per aconseguir superar les discontinuïtats produïdes per les altres infraestructures.

A l’emplaçament **2D (Un passatge com a passeig interurbà)** entre els municipis de Sant Cugat del Vallès i Rubí, el jurat va atorgar un primer premi al lema *ANELL VERD* per reconèixer les connectivitats ecològiques com una alternativa viable a les vies de mobilitat urbana actuals. El caràcter ambiental de la proposta, que potencia la connectivitat ecològica i social entre ambdós costats de l’AP-7, no va ocultar l’estranyesa que cap de les propostes presentades abordés la problemàtica de l’antiga carretera de Rubí a partir d’una simple transformació de la seva secció.

A l’emplaçament **3E (Un passatge com a node de centralitat)** entre els municipis de Sant Vicenç dels Horts i Molins de Rei, es van atorgar tres mencions i un primer premi: una menció al lema *FILAR PRIM* pel potent tractament del nus i l’interessant relació que s’estableix amb l’estació intercanviadora; una altra menció al lema *RECICLAR EL PAISAJE TECNOCRÁTICO* per la possibilitat de reciclar part de la infraestructura existent tot reconfigurant un nou espai urbà; i la tercera menció, al lema *FÒRUM KMO*, per la recuperació de la relació entre Sant Vicenç i el Parc Agrari. El premi es dona al lema *PASSATGE A LA IDENTITAT*, pel caràcter urbà de plantejar un canvi de secció de la infraestructura actual que n’augmenta el caràcter cívico, tant al llarg del pont com en els contactes amb els dos municipis.

directamente con el río y la ciudad. Este proyecto muestra el carácter infraestructural que necesariamente deben tener muchos pasajes para conseguir superar las discontinuidades producidas por las otras infraestructuras.

En el emplazamiento **2D (Un pasaje como paseo interurbano)**, entre los municipios de Sant Cugat del Vallès y Rubí, el jurado otorgó un primer premio al lema *ANELL VERD* por reconocer las conectividades ecológicas como una alternativa viable a las vías de movilidad urbana actuales. El carácter ambiental de la propuesta, que potencia la conectividad ecológica y social entre ambos lados de la AP-7, no ocultó la extrañeza de que ninguna de las propuestas presentadas abordara la problemática de la antigua carretera de Rubí a partir de una simple transformación de su sección.

En el emplazamiento **3E (Un pasaje como nodo de centralidad)**, entre los municipios de Sant Vicenç dels Horts y Molins de Rei, se otorgaron tres menciones y un primer premio: una mención al lema *FILAR PRIM* por el potente tratamiento del nudo y la interesante relación que se establece con la estación intercambiadora; otra mención al lema *RECICLAR EL PAISAJE TECNOCRÁTICO* por la posibilidad de reciclar parte de la infraestructura existente reconfigurando un nuevo espacio urbano, y la tercera mención, al lema *FÒRUM KMO*, por la recuperación de la relación entre Sant Vicenç y el parque agrario. El premio se dio al lema *PASSATGE A LA IDENTITAT*, por el carácter urbano de plantear un cambio de sección de la infraestructura actual que aumenta su carácter cívico, tanto a lo largo del puente como en los contactos con los dos municipios.

Y, finalmente, en el emplazamiento **3F (Un pasaje como intercambiador metropolitano)**, en el municipio de l'Hospitalet de Llobregat, se dieron dos menciones y un primer premio: una de las menciones, al lema *ON TOT POT PASSAR*, por la sencillez de un pasaje-plaza subterráneo, y la otra mención fue para el lema *VINCLE*, por trabajar la continuidad urbana con un pasaje verde que reconoce los diferentes espacios públicos existentes. El premio al lema *LES VIDES AL PONT* nos permitió captar la gran variedad de soluciones que se pueden desarrollar ante un mismo problema. El carácter arquitectónico de la propuesta se desarrolla a partir de un pasaje-edificio capaz de acoger usos y adaptarse a las posibles transformaciones futuras del lugar.

Los caracteres GEOGRÁFICO, EFÍMERO, INFRAESTRUCTURAL, AMBIENTAL, URBANO y ARQUITECTÓNICO que hemos destacado en el análisis de los seis emplazamientos pueden configurar un catálogo de soluciones para espacios que

Site 2D: The passage as an interurban promenade, between the towns of Sant Cugat del Vallès and Rubí, saw the jury awarding a First Prize to the project ANELL VERD (GREEN RING) for its recognition of ecological connectivities as a viable alternative to current urban mobility routes. The environmental nature of the project, which enhances the ecological and social connectivity between the two sides of the AP-7 toll motorway, did not affect the jury's surprise that none of the proposals submitted tackled the issue of the old Rubí road by simply transforming this section.

Site 3E: The passage as a centrality node, between the municipalities of Sant Vicenç dels Horts and Molins de Rei, received three Special Mentions and one First Prize. One Special Mention was for the project FILAR PRIM, acknowledging the powerful treatment given the junction and the interesting relationship established with the station. Another Special Mention was awarded to the project RECICLAR EL PAISAJE TECNOCRÁTICO, for the possibility of recycling part of the existing infrastructure whilst at the same time configuring a new urban space. The third Special Mention was given to the project FÒRUM KMO, for its recuperation of the relationship between Sant Vicenç and the Agricultural Park. For its part, the First Prize was awarded to PASSATGE A LA IDENTITAT, in recognition of the URBAN nature of the approach of changing a section of the current infrastructure to enhance its civic nature, both along the bridge and at its contact points with the two towns.

Lastly, site 3F: The passage as a metropolitan interchange, in l'Hospitalet de Llobregat, was the recipient of two Special Mentions and one First Prize. One Special Mention was awarded to ON TOT POT PASSAR in recognition of the simplicity of its buried plaza passage, and the other to the project VINCLE, for its work on urban continuity with a green passage that acknowledges existing public spaces. The First Prize, for the project LES VIDES AL PONT, showed our appreciation of how a wide variety of solutions can be developed in answer to the same issue. The ARCHITECTURAL quality of the proposal is based around a building-passage able to house different uses and adaptable to fit the possible future transformations of the location.

The GEOGRAPHICAL, EPHEMERAL, INFRASTRUCTURE-RELATED, ENVIRONMENTAL, URBAN and ARCHITECTURAL qualities highlighted in our analysis of the six sites could provide a catalogue of solutions for spaces lacking continuity and featuring barriers that hinder interaction and integration

l, finalment, a l'emplaçament **3F (Un passatge com a intercanviador metropolità)** al municipi de l'Hospitalet de Llobregat es van donar dues mencions i un primer premi: una de les mencions, al lema *ON TOT POT PASSAR* per la senzillesa d'un passatge plaça soterrat, i l'altra menció, al lema *VINCLE* per treballar la continuïtat urbana amb un passatge verd que reconeix els diversos espais públics existents. El premi al lema *LES VIDES AL PONT* ens va permetre copsar la gran varietat de solucions que es poden desenvolupar davant d'un mateix problema. El caràcter arquitectònic de la proposta es desenvolupa a partir d'un passatge-edifici capaç d'acollir usos i adaptar-se a les possibles transformacions futures de l'indret.

Els caràcters GEOGRÀFIC, EFÍMER, INFRAESTRUCTURAL, AMBIENTAL, URBÀ i ARQUITECTÒNIC que hem destacat en l'anàlisi dels sis emplaçaments poden configurar un catàleg de solucions per a espais mancats de continuïtat, amb barreres que dificulten la interacció i la integració o que impedeixen la mobilitat fàcil i eficient, tant en la seva condició metropolitana com en la seva realitat més pròxima.

Aquests passatges, construïts a partir de la recuperació de la geografia primigènia del lloc, de la immediatesa d'una actuació gràfica i visual, de la implementació del pont de vianants adequat, de l'establiment d'una xarxa ambiental, de la reforma de l'espai públic o de la correcta ubicació d'un edifici pont, ens haurien de permetre aconseguir una xarxa d'espais oberts que funcionés com la columna vertebral del territori metropolità. Un conjunt de carrers, places i parcs que connectarien les diferents parts entre si i amb els espais agrícoles i naturals que encara conservem.

Marcel Smets comenta que el *passatge* es converteix en un lloc emblemàtic, un lloc que dóna compte del viatge complet perquè té una incidència que supera inexorablement la de la petita intervenció —aquella que exigeix la construcció en si del propi passatge—. Intervenir en la resolució d'un passatge ens permet perfeccionar el sistema de la mobilitat general i la qualitat urbana en particular; com diu Smets: "*Considerando que los espacios del movimiento se han convertido a día de hoy en los principales lugares de encuentro público, el impacto del paisaje bien concebido resuena sobre la calidad de la vida urbana como tal.*"

carecen de continuidad, con barreras que dificultan la interacción y la integración o que impiden la movilidad fácil y eficiente, tanto en su condición metropolitana como en su realidad más próxima.

Estos pasajes, contruidos a partir de la recuperación de la geografía primigenia del lugar, de la inmediatez de una actuación gráfica y visual, de la implementación del puente peatonal adecuado, del establecimiento de una red ambiental, de la reforma del espacio público o de la correcta ubicación de un edificio-puente, deberían permitirnos conseguir una red de espacios abiertos que funcionara como la columna vertebral del territorio metropolitano. Un conjunto de calles, plazas y parques que conectarían las distintas partes entre sí y con los espacios agrícolas y naturales que aún conservamos.

Marcel Smets comenta que el *pasaje* se convierte en un lugar emblemático, un lugar que da cuenta del viaje completo porque tiene una incidencia que supera inexorablemente la de la pequeña intervención (aquella que exige la construcción en sí del propio pasaje). Intervenir en la resolución de un pasaje nos permite perfeccionar el sistema de la movilidad general y la calidad urbana en particular. Como dice Smets: "Considerando que los espacios del movimiento se han convertido a día de hoy en los principales lugares de encuentro público, el impacto del paisaje bien concebido resuena sobre la calidad de la vida urbana como tal".

or that prevent easy, efficient mobility, in terms of both their metropolitan nature and their closer realities.

These passages, built on the basis of reclaiming the original geography of the site, of the immediate nature of graphical and visual work, of the implementation of the right kind of pedestrian bridge, of the establishment of an environmental network, of the conversion of a public space or the correct location of a bridge building, should allow us to achieve a network of open spaces that acts as the backbone of a metropolitan territory. A combination of streets, squares and parks that would connect the different parts with one another and with the agricultural and natural spaces we still retain.

Marcel Smets notes how the Passage becomes an emblematic place, a place that renders account of the journey as a whole, because it has an impact that far exceeds the small effort involved (that called for by the actual building of the passage itself). Becoming involved in the resolution of a passage allows us to perfect the general mobility system and urban quality in particular. As Smets says, 'Given that mobility spaces have today become the main centres of public encounter, the impact of a well-designed passage radiates to the quality of urban life as a whole'.

Bases del concurs



BADALONA

Un passatge a través de la C-31



MONTCADA I REIXAC

Un passatge articulador



CERDANYOLA DEL VALLÈS I RIPOLLET

Un passatge com a eix cívic



SANT CUGAT DEL VALLÈS

Un passatge com a passeig interurbà



MOLINS DE REI I SANT VICENÇ DELS HORTS

Un passatge com a node de centralitat



L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

Un passatge com a intercanviador metropolità

72

MARC TEÒRIC DEL PROGRAMA "PASSAGES"

En un context de creixement urbà, els individus necessiten desplaçar-se a través de llargues distàncies i a diverses destinacions, utilitzant una varietat de mitjans de transport cada cop més àmplia, amb diferents velocitats, modes i medis. La qüestió del passatge com a drecera, com a espai de transició, com a recorregut privilegiat, es torna així un repte crucial per facilitar els accessos als habitatges, als diferents equipaments urbans, als barris o a altres espais de les nostres ciutats.

El concepte de metròpoli sense ruptura és un projecte difícilment assolible exclusivament des de la gran escala; hi ha temes bàsics urbans i microintervencions que poden ser una resposta a situacions d'urgència (seguretat, accessibilitat, eficàcia) a què els llargs períodes del planejament i les problemàtiques de la gran escala no poden respondre de manera immediata. El concurs Passatges Metropolitans representa una oportunitat de reflexió innovadora concreta i directa sobre la forma d'apropriació (publicoprivada) dels espais, sobre la forma d'accés a les infraestructures del transport i als serveis, així com a les condicions de participació ciutadana de residents i d'usuaris, per la definició del què, qui, com i per què connectem.

Cal destacar que la importància del passatge consisteix també a considerar la qualitat urbana d'aquests llocs, que no es poden concebre com a simples infraestructures tècniques; no només faciliten accessos, sinó que també tenen capacitat articuladora. Tanmateix, el paper del passatge com a espai social ha de ser objecte d'una atenció especial, com a part integrant de la vida urbana, pel fet que és un recorregut apropiat per a la diversitat d'individus (locals, comerciants, viatgers), amb diferents usos que poden esdevenir conflictes positius en el lloc. El passatge conté recorreguts de ritmes i temps diferents; pot ser objecte de reivindicacions, d'apropriacions exclusives o de tot el contrari, de refús, de marginació. Encara que el lloc no sigui memorable, la seva apropiació i els seus usos són testimonis d'un repte social clar.

OBJECTE DE LA CONVOCATÒRIA

Dins el context actual de debat i de reflexió tècnica del nou Pla director urbanístic metropolità, el concurs Passatges Metropolitans té la voluntat de generar un espai de reflexió i de propostes entorn dels passatges, mitjançant intervencions que tinguin la capacitat de projectar des de la petita escala fins a la mirada metropolitana i de cercar estratègies de millora de les qualitats, dels recursos i dels serveis que es puguin aplicar a l'entorn particular de la metròpoli de Barcelona. L'objecte del concurs és l'exploració de solucions en espais mancats de continuïtat, amb barreres que dificulten la interacció i la integració i que impedeixen la mobilitat fàcil i eficient, tant en la seva condició metropolitana com en la seva realitat més pròxima. És per això que es planteja treballar des d'una doble mirada: la de la lectura i diagnòstic d'un escenari d'estudi i exploració (EEE) de l'escala metropolitana i la de la petita escala de la proposta en el passatge o passatges (PPP). El concurs presenta sis àmbits d'estudi que requereixen una visió pluriescalar i una acció estratègica metropolitana. La iniciativa es presenta com a concurs d'idees, àgil i dinàmic, amb la voluntat d'obrir oportunitats a joves arquitectes, urbanistes i altres professionals, i de cercar el talent entre les noves generacions.

Els emplaçaments són espais d'alta complexitat, amb barreres i discontinuïtats, però amb potencial de convergència d'activitats i usos, de contacte entre teixits urbans, industrials i rurals, de superposició de comunicacions (traces antigues, autopistes, vies urbanes, camins...) que demanen que es posi una atenció especial a la mobilitat tova, a la velocitat lenta i a la incorporació d'activitats que les persones associen a recorreguts metropolitans.

En aquest sentit, no es tracta d'un concurs de projectes d'actuació que vinculi una adjudicació, sinó que vol treballar sobre casuístiques diverses que puguin ajudar a configurar un catàleg de reflexions, d'estratègies i de possibles intervencions que puguin incidir en el planejament i en les actuacions metropolitanes.

73

PERFIL DELS CONCURSANTS

El concurs és públic, pluridisciplinari i obert a professionals de forma individual i per equips. Poden participar-hi totes les persones majors d'edat amb títol universitari que les habiliti legalment per intervenir en aquestes matèries, que emmarquin el seu treball dins l'àmbit del territori, l'urbanisme, l'espai públic, el paisatge i les infraestructures. Es pot participar en el concurs de forma individual o per equips. En el cas dels equips, també poden participar-hi estudiants o professionals sense títol universitari, que tindran la consideració de col·laboradors.

Atès que l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) com a institució té la voluntat de cercar el talent entre les noves generacions, els participants individuals han de tenir menys de 45 anys, mentre que els equips han de tenir un mínim del 50% de participants de menys de 45 anys (nascuts durant el 1969 o en anys posteriors).

CRITERIS DE VALORACIÓ

Les propostes s'escolliran a partir de l'anàlisi dels aspectes següents: la definició, la diagnòstic i les propostes per a l'escenari d'estudi i exploració (EEE), així com la proposta de passatge o passatges (PPP) de cada concurs. Així mateix, el jurat avaluarà les diferents propostes d'acord amb els criteris de valoració següents:

- Coherència respecte del tema i els objectius, en què es valorarà la capacitat de transformació de les propostes. Claredat en la identificació del què, qui, com i per què es connecta, amb coherència amb el text de Marcel Smets del programa "Passages" de l'Institut pour la Ville en Mouvement (40 punts).
- Adequació al lloc i a les seves problemàtiques específiques: físiques, socials o d'altres (20 punts).
- Capacitat de les propostes per ser incorporades en un procés urbà complex, adaptable i canviant (10 punts).
- Caràcter innovador (10 punts).
- Valors arquitectònics, qualitats tècniques i sostenibilitat (20 punts).

COMPOSICIÓ DEL JURAT

El jurat metropolità pren les seves decisions a partir de l'informe que emet la taula d'experts locals.

Jurat metropolità

- Ramon Torra, gerent de l'AMB i president del Jurat
- Xavier Segura, director de Serveis d'Espais Públics de l'AMB (delegació del vot de presidència)
- Josep M. Carreras, director de Serveis d'Urbanisme AMB
- Mireille Apel-Muller, delegada general de l'IVM
- Manuel Ruisánchez, arquitecte i vocal del COAC
- Pierre-Alain Trévelo, arquitecte
- Enric Batlle, arquitecte
- Rosa Rull, arquitecta
- Amadeu Santacana, arquitecte

Taula d'experts locals

- 1A: Pere Vegué, cap del Servei de Projectes de l'Ajuntament de Badalona
- 1B: Marta Bunyesch, directora de l'Àrea de Territori de l'Ajuntament de Montcada i Reixac
- 2C: Jaume Escoda, director de l'Àrea d'Urbanisme, Espai Públic i Ecologia Urbana de Cerdanyola del Vallès
- 2C: Jordi Fortuny, cap-coordinador dels Serveis Territorials de l'Ajuntament de Ripoll
- 2D: Josep Tarragó, cap del Servei de Planejament i Gestió Urbanística de l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
- 3E: Mercedes Blai, cap de l'Àrea de Serveis al Territori de l'Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts
- 3E: Robert Juvé, cap d'Urbanisme de l'Ajuntament de Molins de Rei
- 3F: Justo García, cap de Servei d'Urbanisme i Activitats Reglades de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat
- Carles Llop, director del Programa Passatges de l'IVM a Barcelona
- Noemí Martínez, cap de l'Oficina de Projectes i Disseny Urbà (AMB)
- Oriol Ribera, cap de Servei de Projectes i Obres (AMB)
- Loles Herrero, arquitecta del Servei de Planejament Urbanístic (AMB)

Secretaria

Helena Sanz, arquitecta

1A

Un passatge a través de la C-31

a l'encreuament de la C-31 amb el torrent de la Font, entre l'avinguda del President Companys i la passera del carrer de Sant Felip i de Rosés, al municipi de Badalona

MENCIONS

Paisatge infraestructural
PABLO VILLALONGA
GERARDO PÉREZ DE AMEZAGA

Unbreaking Badalona
JAVIER HERNANI
ANTONIO FERRARI
MARC MARÍN
LAIA BELLVER
SERGIO AZPIROZ
RAKEL VÁZQUEZ

Arqua – regeneración urbana del agua
NATALIA ALESINA

PARTICIPANTS

Reg-ener-ando Badalona
SANTIAGO GARCIA
TANIA SEDANO
JOSEP PLA
ELENA ASIÁN

Biòtop
JUDIT DAURA
RUTH RODERICKS
HÉCTOR ARIZA

Hi havia una vegada...
MAIRA GONZÁLEZ

3x1
RAMÓN SISÓ
DAVID CLARET

aigua_net
CARMEN POPESCU
STEFAN PAVALUTA
JUSTIN BARONCEA

2x1
ALFREDO PALOMERA
NATÁLIA MAGDALENA

ESCENARI D'ESTUDI I EXPLORACIÓ

Badalona s'estén entre la costa i la serralada de Marina a l'extrem nord de la metròpoli barcelonina, a una distància aproximada de 15 km del centre de Barcelona. Des de la plana litoral, el teixit urbà s'endinsa per les valls de Canyet, Betlem i Pomar, des d'on baixen un seguit de rieres que estructuren el territori i el caracteritzen amb una topografia ondulada.

El teixit urbà actual queda contingut entre les grans infraestructures a mode de franges: la B-20, la C-31 i el ferrocarril (rodalies R1) a primera línia de costa. Tot i que recolza en l'estructura de la colonització tradicional de rieres, la xarxa viària i, sovint, els espais lliures queden tallats per les grans infraestructures que evidencien deficiències de mobilitat i de continuïtat urbana entre els barris.

Dins d'aquest context, el concurs planteja estudiar i proposar idees per a la millora de l'àmbit del torrent de la Font, un corredor verd perpendicular entre la serralada de Marina i el mar, la integració urbana de l'autopista i els espais fragmentats pel traçat de la B-20 i de la C-31.

PASSATGE O PASSATGES

Què? Qui? Com? I per què connectem?

La proposta de passatge o passatges es focalitza en l'encreuament de l'avinguda del President Companys amb la C-31, per cercar la millora i la integració del pas sota l'autopista; en el nus d'accés a la C-31, on cal estudiar les diferents vies que el configuren i la relació amb l'entorn immediat (els barris, els parcs...), i en la connectivitat dels espais verds de l'aigua.

TEMES

- Integració urbana de la C-31.
- Continuïtats entre els barris de la Morera, Bufalà, Casagemes i Dalt de la Vila.
- Itineraris i camins (d'accés al parc de la serralada de Marina, a l'entorn el torrent de la Font, d'accés al centre, etc.).
- Connectivitat del verd i de l'aigua (parc de la Bòbila, torrent de la Font, parc de Can Solei i Ca l'Arnús, o d'altres).
- Restauració i intervenció de millora paisatgística al torrent de la Font.
- Programació i ordenació dels sòls lliures de l'entorn (les previsions del planejament vigent no són vinculants per al desenvolupament de les idees del concurs).
- Altres propostes que comportin millores de l'espai i incrementin els serveis i la qualitat de vida de les persones.





MENCIÓ

1A

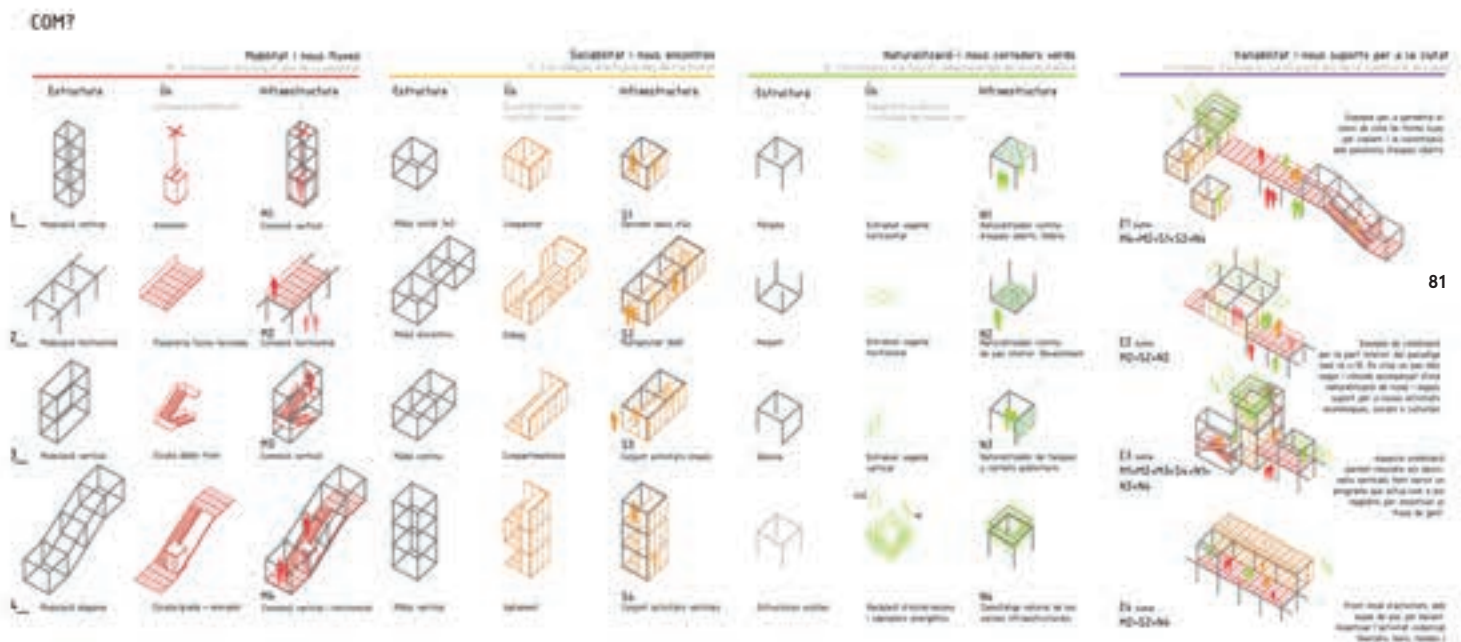
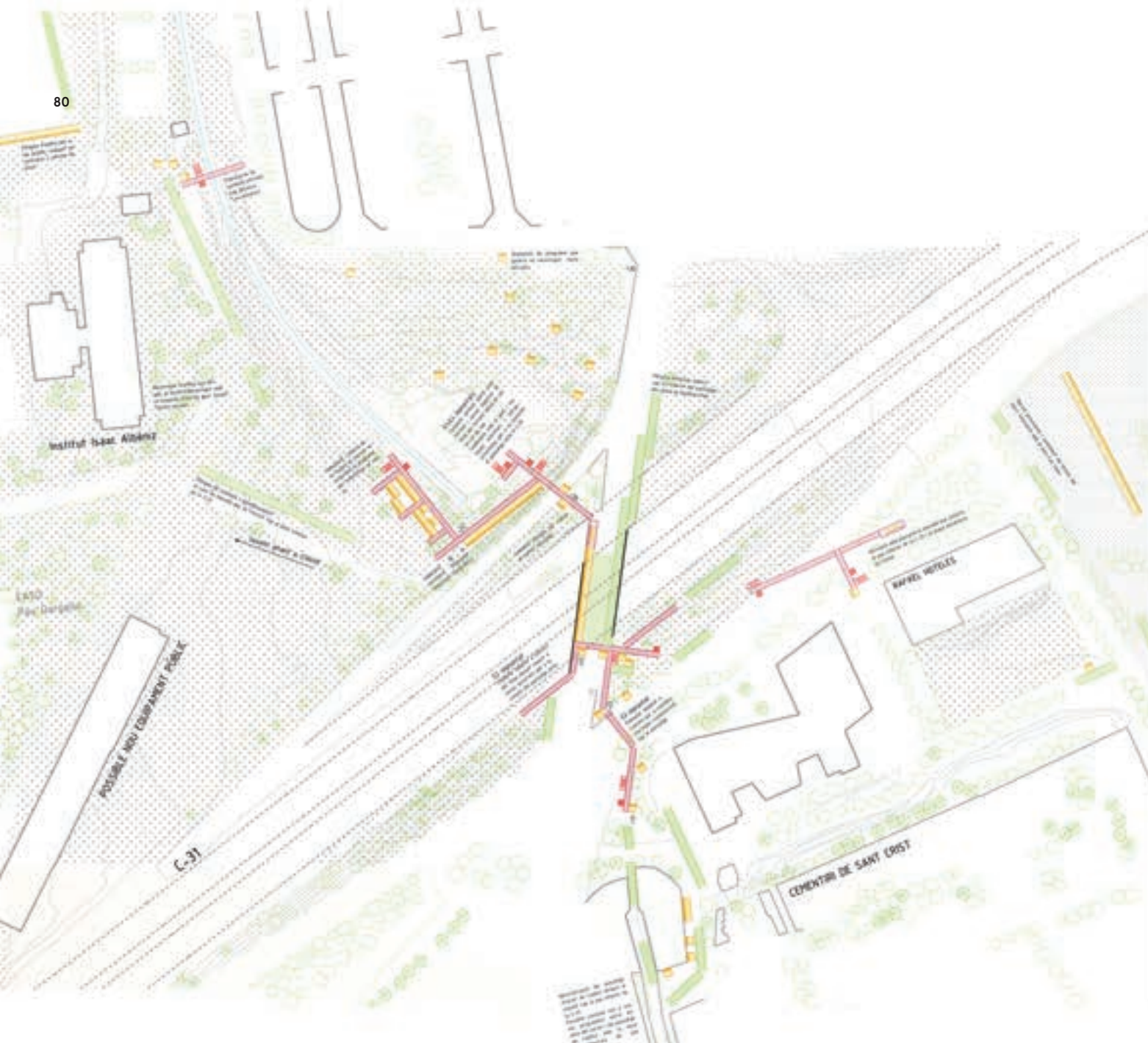
Paisatge Infraestructural

AUTORS

GERARDO PÉREZ DE AMEZAGA
PABLO VILLALONGA

El projecte proposa la creació d'un nou paisatge infraestructural que s'adapta al lloc i als elements existents i dóna resposta a la complexitat del pas per sota la C-31 a l'avinguda Lluís Companys, a Badalona. La proposta planteja un sistema modular de "contenidors d'activitats urbanes" que s'adaptin a la topografia. Ha estat ideada a partir de les opinions de la gent del barri, per explorar la percepció del lloc i les noves formes d'apropiació dels espais infraestructurals a les ciutats.

La construcció de la vorera com a arquitectura dins el passatge de sota la C-31 millora la seva condició actual. Es converteix no tan sols en un pas, sinó en un suport d'activitats que acompanyen el vianant i aprofiten les cotes del lloc per traçar una nova ruta més directa. Allà on hi havia barreres, espais inactius o talls de la continuïtat del corredor verd, ara hi trobem camins directes i lliures, comerç, activitats i vegetació.



MENTIÓ

1A

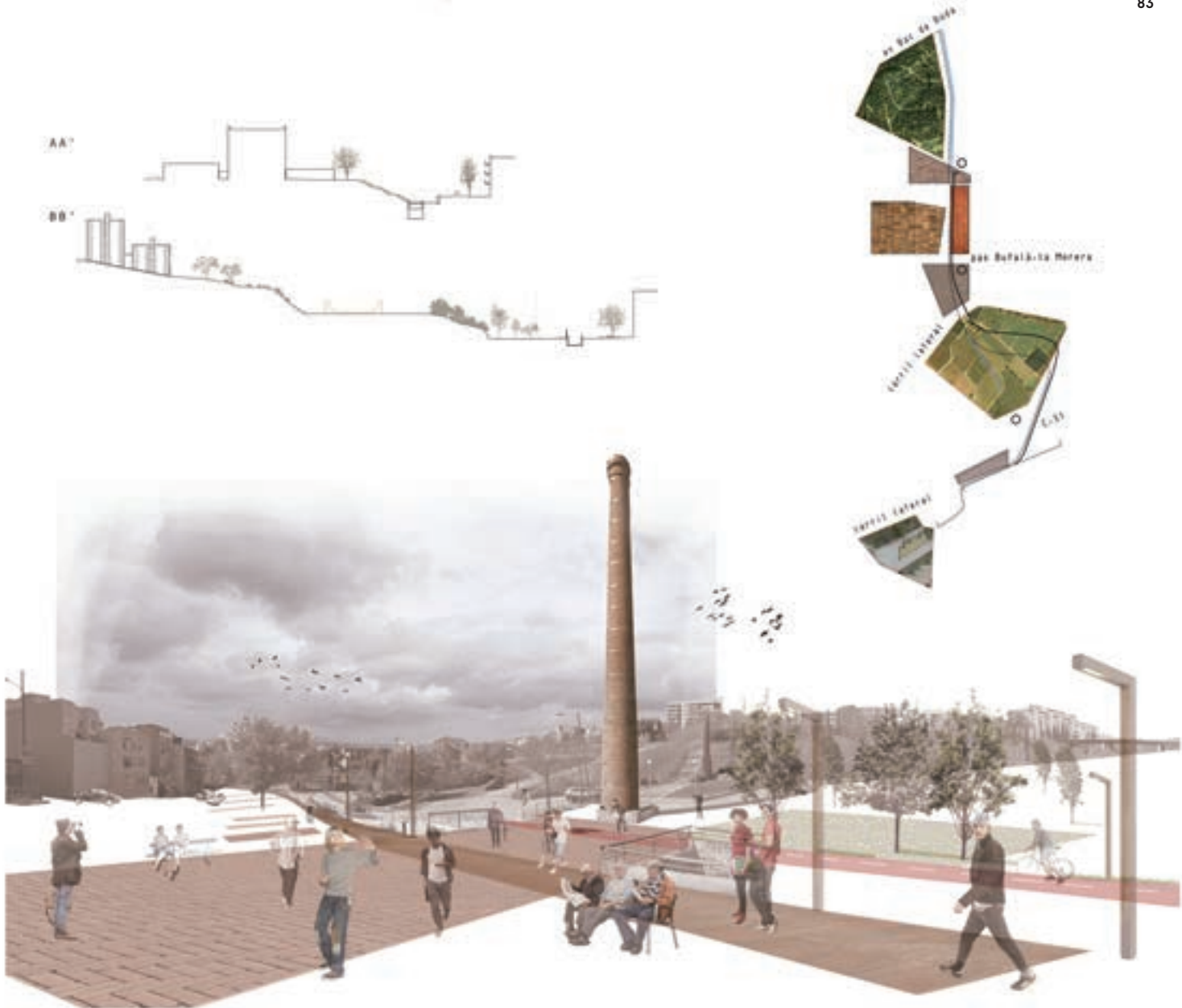
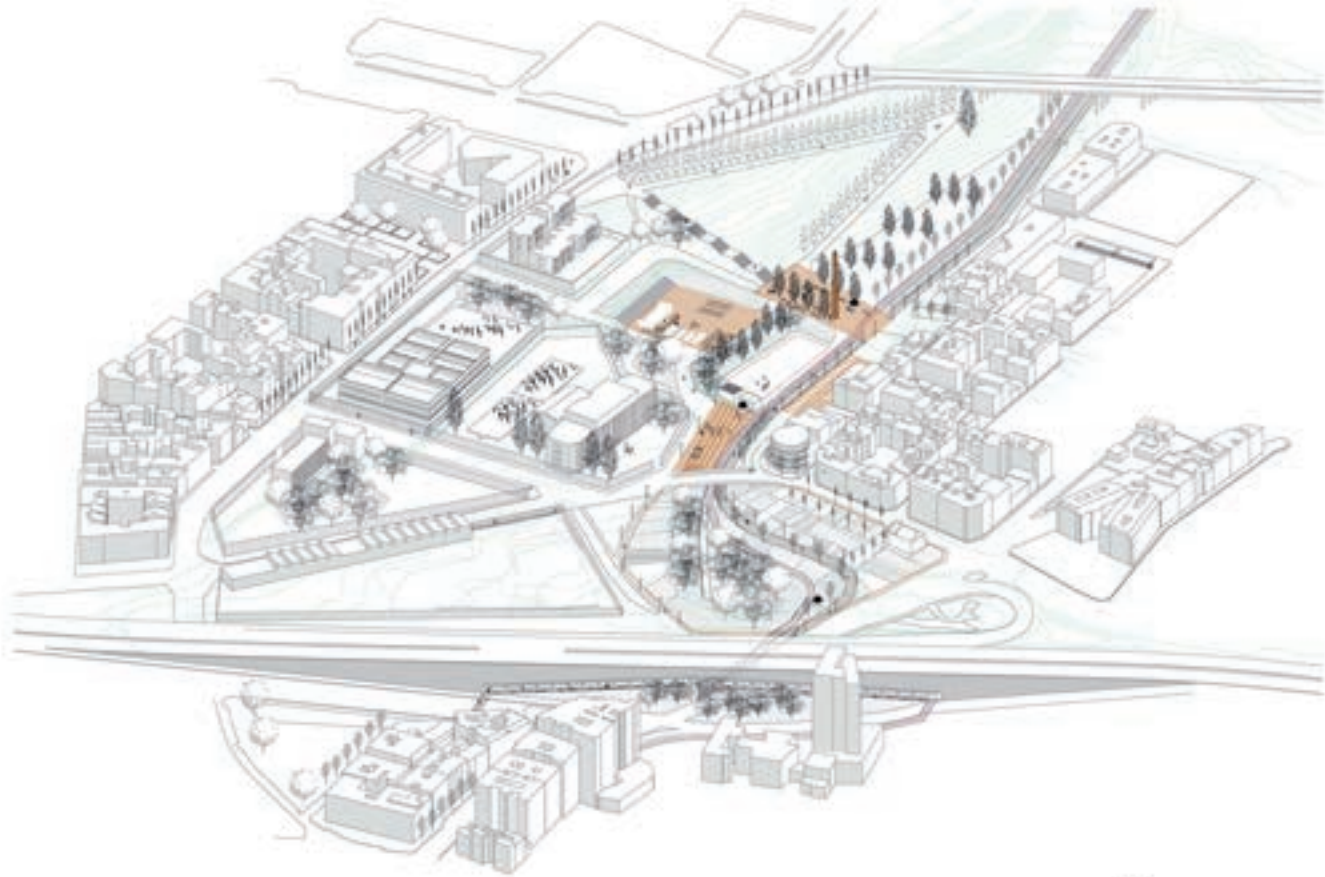
Unbreaking Badalona

AUTORS/ES
JAVIER HERNANI
ANTONIO FERRARI
MARC MARIN
LAIA BELLVER
SERGIO AZPIROZ
RAKEL VÁZQUEZ

El projecte se centra a connectar el barri de la Morera amb el torrent de la Font, els equipaments de l'entorn i els barris. Després de conèixer les necessitats i les demandes dels habitants i en col·laboració amb l'Associació de Veïns de la Morera, es van emmarcar dos objectius de projecte.

En primer lloc i a mitjà termini, es proposa urbanitzar el carril lateral de la C-31 amb la unió del carrer Jaume Passarell i el carrer d'Alacant, a fi de donar continuïtat a la resta del lateral de la C-31 i permetre, d'aquesta manera, que l'equipament esportiu de natació sigui una realitat. El segon objectiu proposa resoldre el nus amb la incorporació d'una rotonda i la construcció de la B-500 per alleugerir el trànsit d'entrada i sortida de la C-31.

D'altra banda, es proposa un recorregut articulador del parc i dels espais públics que reivindica els espais existents mitjançant petites actuacions de manteniment, de jardineria, d'enllumenat i, sobretot, de pavimentació: utilitzant materials ceràmics, elements amb una memòria sentimental del barri.

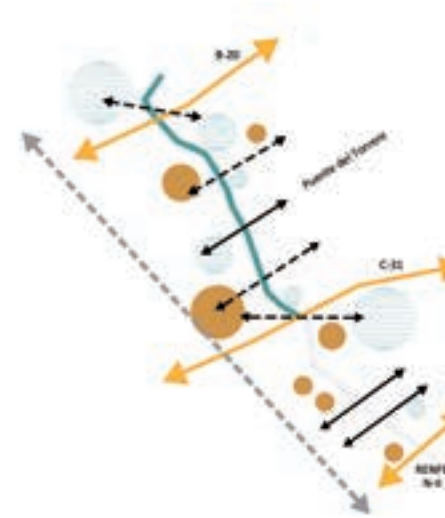


MECICIÓ 1A

Arqua

AUTORA
NATALIA ALESINA

ARQUA planteja un parc hidrourbà com a estratègia única que integra i soluciona totes les problemàtiques del lloc tot proposant un recorregut com a passatge metropolità al llarg del corredor verd del torrent de la Font. Recolonitzar l'espai fluvial, recuperar la riera, reutilitzar l'aigua, controlar les inundacions i potenciar la connectivitat entre barris són algunes de les accions que preveu el projecte. Concretament, el passatge es focalitza en el pas per sota la C-31, on es proposa convertir el pas subterrani en una plaça oberta, en què el parc i la ciutat es troben i defineixen un nou espai d'urbanitat entre barris.





MONTCADA
I REIXAC

1B

Un passatge articulador

de Montcada Centre amb el barri de Mas Rampinyo, al marge esquerre del riu Ripoll, al municipi de Montcada i Reixac



PREMIS

by pass

MÓNICA BEGUER
CRISTÓBAL MORENO
JAVIER MATILLA
MARIA BENI
ELIA HERNANDO

espai “continuum”, activitat “diversum”

RAMIRO CHIRIOTTI
CARLA COMPTE
DAVID FONTANILS

PARTICIPANTS

sun-tsu

FRANCESC PUIG
XAVIER MARTIN
JEAN PIERRE PAULET
JAVIER YLLERA

24 horas

RICARDO ALARCÓN
SÓNIA TENA

reg-ener-ando montcada

SANTIAGO GARCIA
TANIA SEDANO
JOSEP PLA
ELENA ASIAN

recorrent l’aigua

CARLES ENRICH
RAFAEL CAPO
ANNA DE CASTRO

un nou espai central

JOAN LLOBERA
RUTH PEÑALVER
ROGER BOADA
ELENA CANSADO

retrobament

ANNA GUTIÉRREZ
JORDI SAFONT-TRIA
ASUN LÓPEZ
ANNA CASES
ALMUDENA RODRÍGUEZ

espai central

JÀSON PORTELL
EDUARD FENOY
XAVIER FONT
XAVIER PERADALTA
MIREIA SALVANS
MARTA VIVET
ADRIÀ HERRERO

de espacio reciclado a espacio servidor

JAVIER HERNANI
ANTONIO FERRARI
MARC MARIN
LAIA BELLVER
SERGIO AZPIROZ
RAKEL VÁZQUEZ

3d2

BELÉN AGUSTÍ
JULIA DE JUAN
XAVIER LECUMBERRI

paisatge tapis – passatge actiu

MACARENA GAETE
ROCÍO HIDALGO
ALEJANDRA SEPÚLVEDA
ARMANDO GRAND

ESCENARI D’ESTUDI I EXPLORACIÓ

A la vall baixa del Besòs, a la seva confluència amb el Ripoll, just abans d’obrir-se pas a través de la Serralada Litoral, es troba Montcada i Reixac, a una distància aproximada de 14 km del centre de Barcelona.

El territori de Montcada i Reixac està fortament condicionat pel pas d’infraestructures de comunicació (la C-58, la C-33 i la C-17; les línies de ferrocarril de Barcelona-Portbou, Barcelona-Puigcerdà, Barcelona-Manresa-Lleida i la línia de l’AVE) i d’espais fluvials (el riu Besòs, el riu Ripoll, la riera de Sant Cugat i el torrent de Can Duran) que han comportat la disgregació del teixit urbà en peces desconnectades i la difícil funcionalitat dels corredors ecològics proposats pel Pla territorial metropolità de Barcelona (el connector ecològic de la serralada de Marina amb Collserola pel turó de Montcada, de la riera de Sant Cugat, dels corredors fluvials del riu Besòs i del riu Ripoll).

PASSATGE O PASSATGES

Què? Qui? Com? I per què connectem?

La proposta de passatge o passatges es focalitza en l’espai comprès entre el marge esquerre del riu Ripoll i el marge dret del riu Besòs, seguint la traça del carrer de Torres i Bages, que té continuïtat amb el camí de la Font Freda al barri de Mas Rampinyo, àmbit amb bons espais lliures i equipaments culturals i esportius, però separats per l’espai sota el viaducte de la C-33, utilitzat d’aparcament.

TEMES

- Connectivitat entre els barris.
- Programació i ordenació dels sòls lliures a la zona de sota el viaducte de la C-33.
- Adequació de la mobilitat tova de l’àmbit: carril bici i itineraris de vianants.
- Restauració del marge esquerre del riu Ripoll (accessibilitat i recuperació d’itineraris).
- Anàlisi de les traces, de les infraestructures, dels itineraris per a vianants, de les diferents arquitectures i de les activitats.
- Altres propostes que comportin millores de l’espai i incrementin els serveis i la qualitat de vida de les persones.

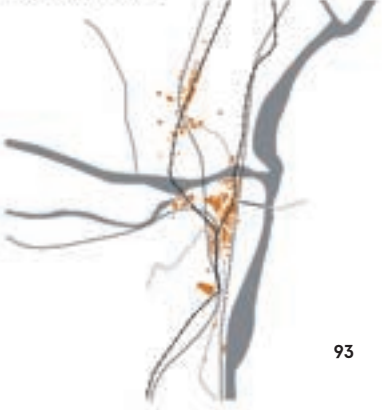




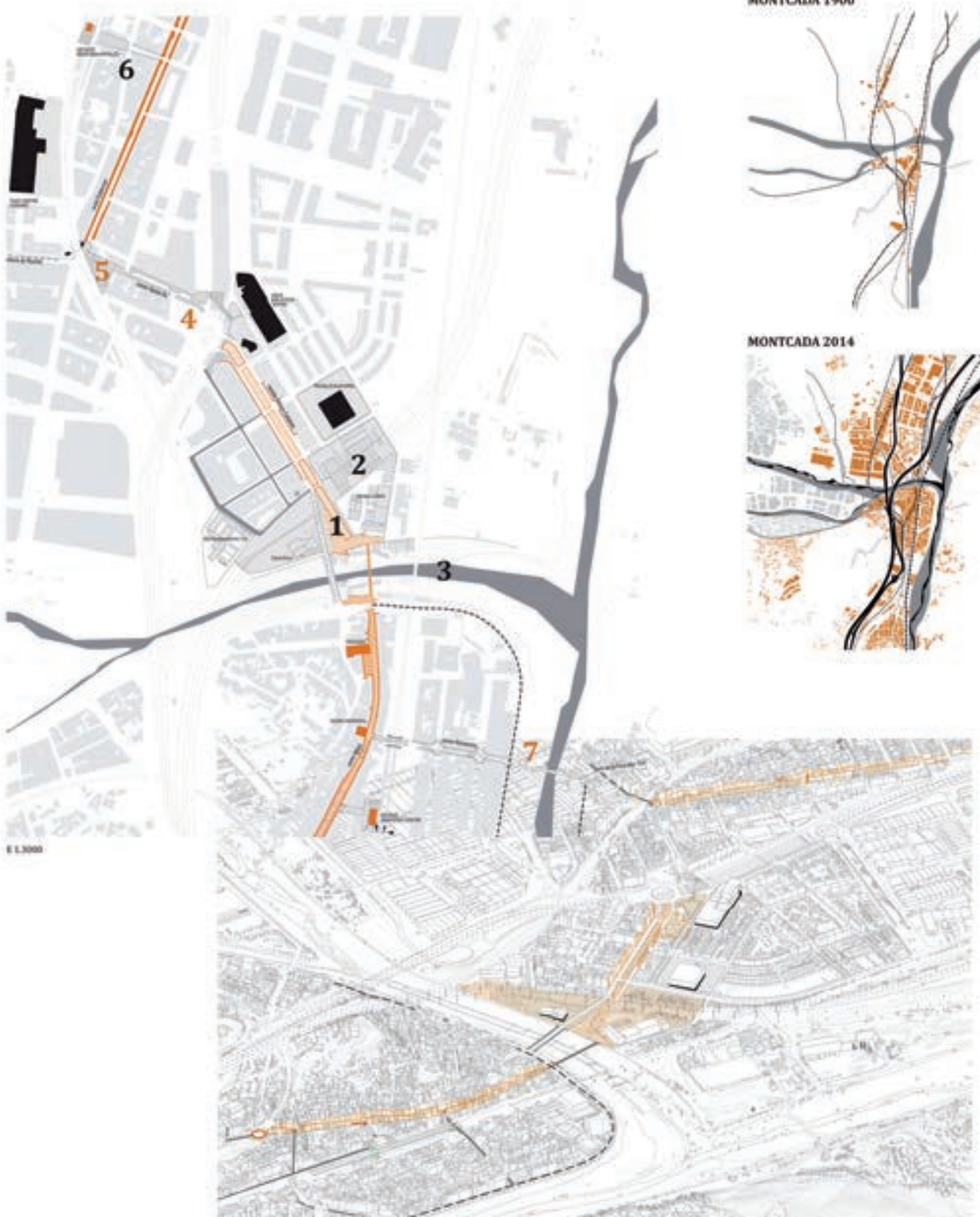
MONTCADA 1800



MONTCADA 1900



MONTCADA 2014



By pass

PREMI

1B

AUTORS/ES

MÓNICA BEGUER JORNET
JAVIER MATILLA
CRISTÓBAL MORENO
MARÍA BENÍ
ELIA HERNANDO

Montcada i Reixac és un municipi de barris amb una identitat pròpia i amb un sentiment de pertinença molt arrelat. La construcció d'un veritable passatge entre els barris de Montcada Centre i Mas Rampinyo implica establir la continuïtat de les traces històriques del territori, les accessibilitats metropolitanes, superar les barreres infraestructurals i apropiar-se dels espais urbans. El projecte centra la mirada en els espais d'oportunitat d'actuació mitjançant una proposta discontinua materialitzada en set objectius.

1. Apropar els barris cap al centre (estirar la rambla dels Països Catalans).
2. Un nou parc de la rambla (regenerar l'espai urbà de sota la C-33 i els equipaments municipals).
3. Una nova cota d'accessibilitat al parc fluvial (millorar l'accessibilitat als marges del riu Ripoll i recuperar el paisatge fluvial).
4. Millorar els connectors com a bypass de continuïtat i qualitat urbana.
5. La plaça de l'avinguda Catalunya (superar la barrera del ferrocarril i crear una plaça ròtula entre el carrer major de Mas Rampinyo i la carretera de Ripollet).
6. Un nou saló a l'estació de Montcada-Ripollet (reurbanitzar el carrer Sant Pere i les vies, i millorar l'accessibilitat a l'estació).
7. Recuperar la passera de Rocamora (un passatge ciutat-natura).

ELS CAMINS DE LA GENT

- CAMINS MAJORS DE BARRI
- CAMINS CONECTORS
- CAMINS DE PASSEIG
- PASSEIGS INTERBARRIS (Plaça de Ripollet)
- CAMINS DEL TERRITORI

ELS ESPAIS BY-PASS

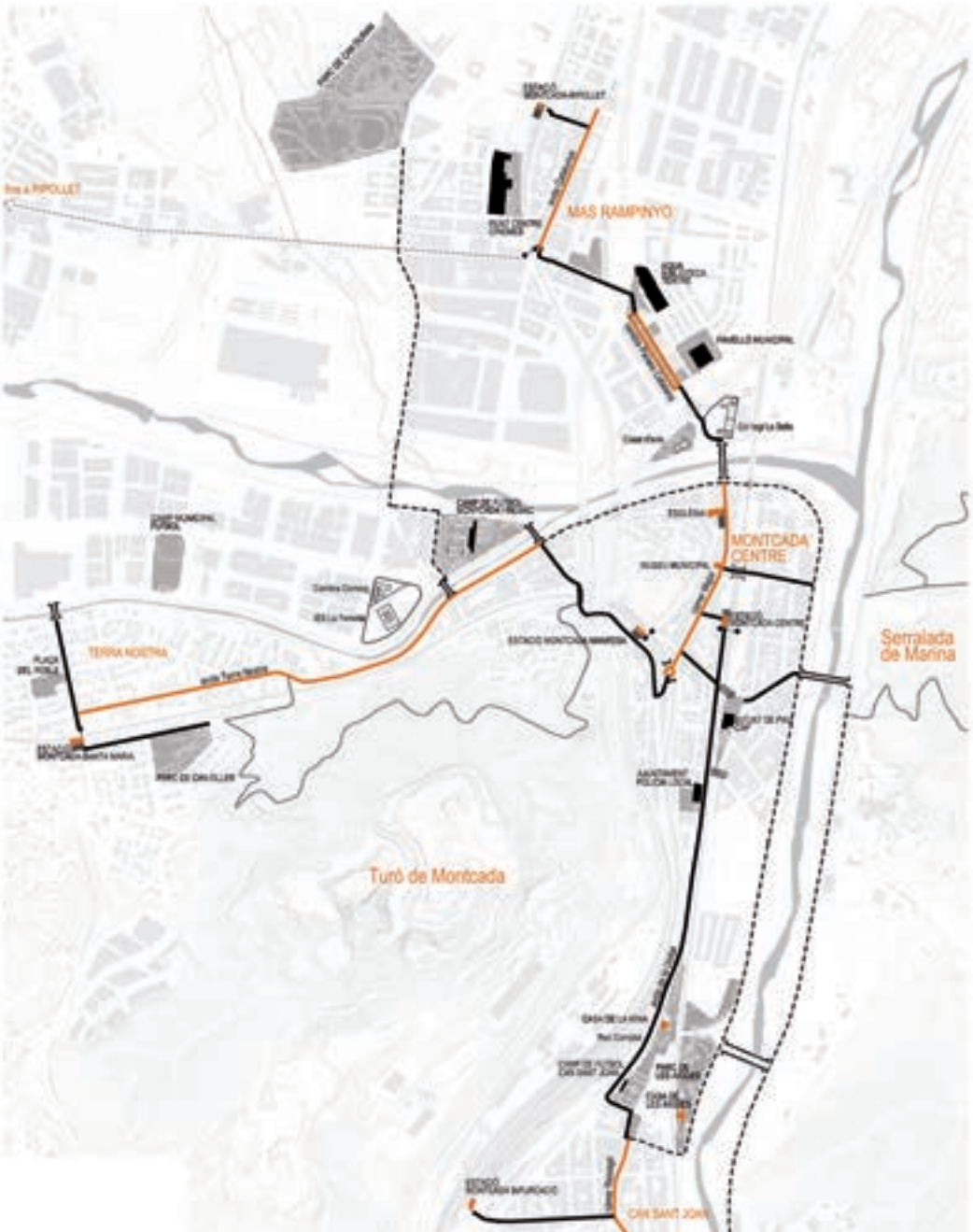
- CAMINS CONECTORS
- PASSEIGS D'OPORTUNITAT
- PASSEIGS A NIVELL

ELS LLOCS DE REFERÈNCIA

- EQUIPAMENTS PATRIMONIALS
- EQUIPAMENTS I SERVEIS DE CONSUMIDOR PÚBLIC
- EQUIPAMENTS ESCOLARS
- PARCS
- PLACES

NODES D'INTERCANVI DE MOBILITAT

- ESTACIONS FERROVIÀRIES



PREMI

1B

Espai "Continuum", activitat "Diversum"

AUTORS

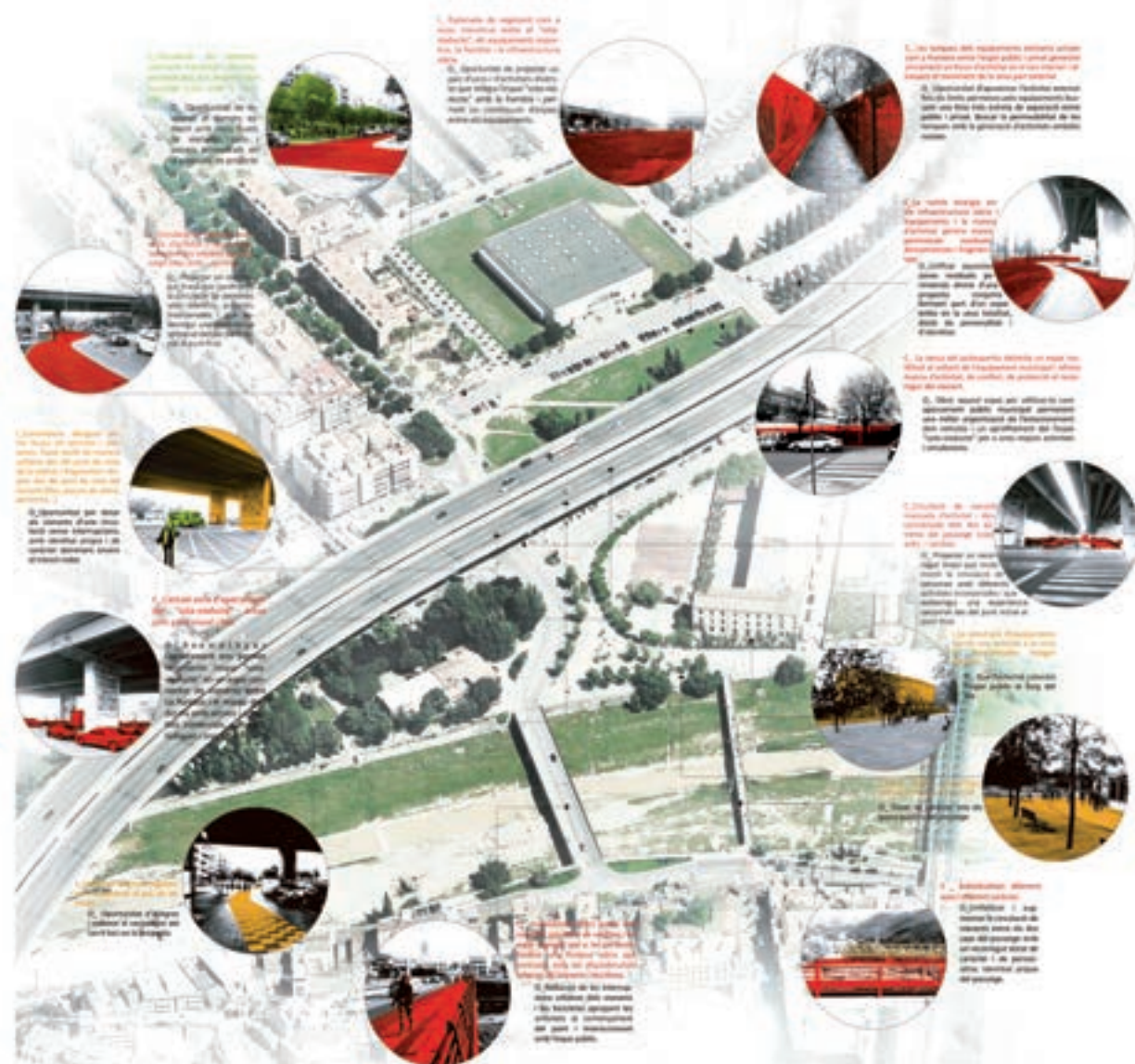
RAMIRO CHIRIOTTI ALVAREZ
CARLA COMPTE
DAVID FONTANILS

La proposta té en compte les condicions socioeconòmiques existents i proposa una suma de petites intervencions articulades sobre un projecte global capaç d'atorgar millors condicions específiques al lloc i de generar un continuum visual, valoritzant els espais urbans i dotant d'identitat un recorregut/passatge.

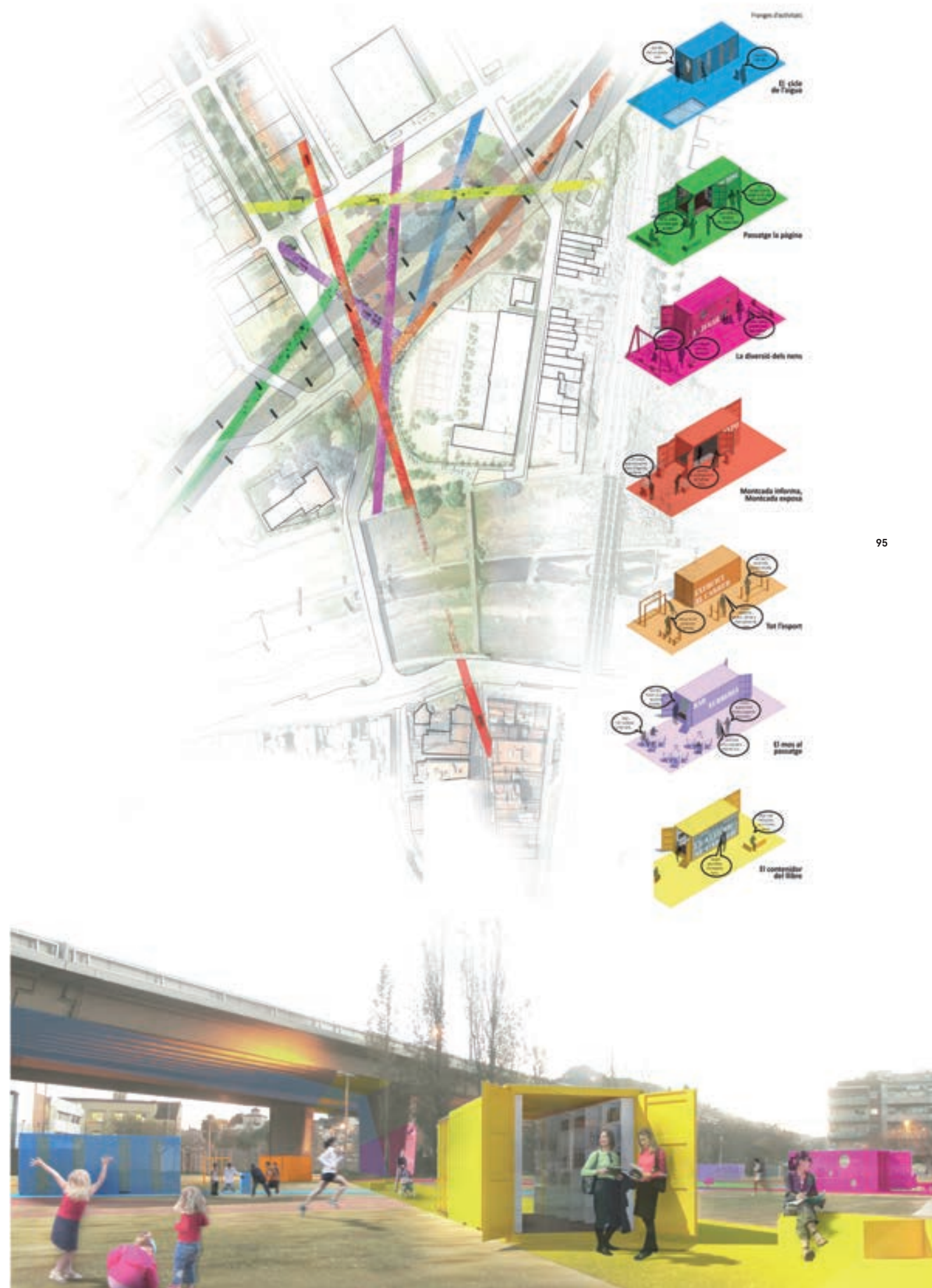
La proposta concentra les oportunitats en un magnífic espai buit, poc valorat: sota el viaducte. El simple buidatge i el reemplaçament de vehicles, a més d'una intervenció gràfica i visual mínima, fan que el vianant percebi aquest gran descampat com un lloc d'oportunitat per fer-hi activitats, des de practicar esports o prendre un cafè, fins a llegir un llibre o relaxar-se sota un viaducte curiosament silenciós...

El passatge intenta reforçar el recorregut que va des del carrer Major fins a la rambla dels Països Catalans, tot relligant diversos nodes d'activitat. La proposta fa possible aquests salts, eixampla la influència de les activitats cap a un node més gran, relliga el conjunt del passatge i aconsegueix que el continuum visual reforçat per franges de colors sigui també un continuum d'activitat.

94



95





CERDANYOLA
DEL VALLÈS
I RIPOLET

2C

Un passatge com a eix cívic

a l'enllaç metropolità que connecta amb l'estació de ferrocarril, travessa la N-150 i passa per sobre de la C-58 i el riu Ripoll entre els municipis de Cerdanyola del Vallès i Ripollet



PREMIS

cb45pt
ADRIÀ ORRIOLS
JOAN MASSAGÜE

MENCIONS

de cajón
JAVIER HERNANI
RAKEL VÁZQUEZ
LAIA BELLVER
MARC MARIN
MIGUEL LÓPEZ

1,2,3...
LAURA COMA
JOANA DESCALS
ÀLEX ALESINA
HELENA ARNASTE
SANDRA ALCÁZAR

PARTICIPANTS

cr5-ngm
ROGER PANADÉS
EDUARD BALCELLS
CLAUDIA RIOLO
GIUSEPPE GIACALONE

ecoducte urbà
JUDITH TARTERA
MIREIA MASÓ
ALBERTO HERNÁNDEZ
AIDA LÓPEZ
JOAQUIM CANO

ESCENARI D'ESTUDI I EXPLORACIÓ

Entre Cerdanyola del Vallès i Ripollet, municipis meridionals de la comarca del Vallès Occidental, discorre el riu Ripoll, que, junt amb el riu Sec i la riera de Sant Cugat, formen part de la conca del Besòs. La xarxa hidrogràfica es caracteritza per una topografia ondulada i determina una estructura de corredors verds que conviuen estretament amb el teixit urbà i les grans infraestructures. El riu Ripoll, al seu tram entre Ripollet i Cerdanyola del Vallès, constitueix una unitat paisatgística molt condicionada per les infraestructures de mobilitat existents.

El concurs planteja l'estudi i la proposta d'idees per a la millora de l'eix per a vianants, entre Cerdanyola del Vallès i Ripollet, que comunica l'estació de ferrocarril Cerdanyola-Ripollet (de la línia Barcelona-Manresa-Igualada) amb l'Ajuntament de Ripollet. Es tracta d'un eix de centralitat supramunicipal i alhora connector entre diferents mobilitats.

PASSATGE O PASSATGES

Què? Qui? Com? I per què connectem?

La proposta de passatge o passatges es focalitza en les passeres i l'eix de la carretera de l'Estació, entre Cerdanyola del Vallès i Ripollet, per sobre la C-58 i el riu Ripoll, i en el seu entorn immediat, i tracta la millora de les accessibilitats, la seguretat i la informació, i la connectivitat amb els itineraris fluvials, amb els equipaments i amb l'entorn paisatgístic.

TEMES

- Accessibilitat a la passera des dels nuclis urbans.
- Accessibilitat des dels marges del riu i recuperació d'itineraris.
- Front urbà a la C-58, problemàtica ambiental pel que fa a la contaminació acústica i de l'aire.
- Fronts urbans al riu Ripoll, incidint en la relació riu-ciutat.
- Entorn paisatgístic i recuperació dels marges fluvials: horts, vegetació, activitats associades i itineraris.
- Altres propostes que comportin millores de l'espai i incrementin els serveis i la qualitat de vida de les persones.



PREMI

2C

CB45PT

AUTORS

ADRIÀ ORRIOLS CAMPS
JOAN MASSAGÜÉ SÁNCHEZ

El projecte s'identifica en un lloc. Sobre aquest pla substancial es proposen una sèrie d'operacions objectores. Són elements abstractes, independents. Objectes seriat i industrials (reixes, elements tubulars, maons, heures, rajoles). Entre ells s'estableix una espècie de diàleg ocult, un ritme que acaba reorganitzant els espais que els sostenen. Proposem un màxim d'operacions. Però a partir d'acurats i (des) ordenats mínims.

L'execució i l'adequació, per tant, es pot produir per fases:

1. Que el riu recuperi la relació amb Ripoll i sigui el catalitzador de la seva futura activitat.
2. Al voltant del front del nou parc es proposa la supressió dels aparcaments contigus a l'escola, la biblioteca i l'Ajuntament, i la correcció topogràfica corresponent, amb l'objectiu d'homogeneïtzar el pla de carrer.
3. Es planteja la construcció d'una nova passera que connecta el pont directament amb el riu. D'escala més territorial, procura potenciar l'accés per a vianants i bicicletes des de Ripoll sud a Cerdanyola del Vallès.
4. Pont/passera. Nova rambla de Sant Sebastià. La ineficiència de la infraestructura actual sobre l'autopista en fa necessària la demolició. L'objectiu del nou pont és connectar. Abraçar l'avinguda i generar un nou camí agradable que continuï i es nodreixi del caràcter del pont sobre el riu Ripoll.



De cajón

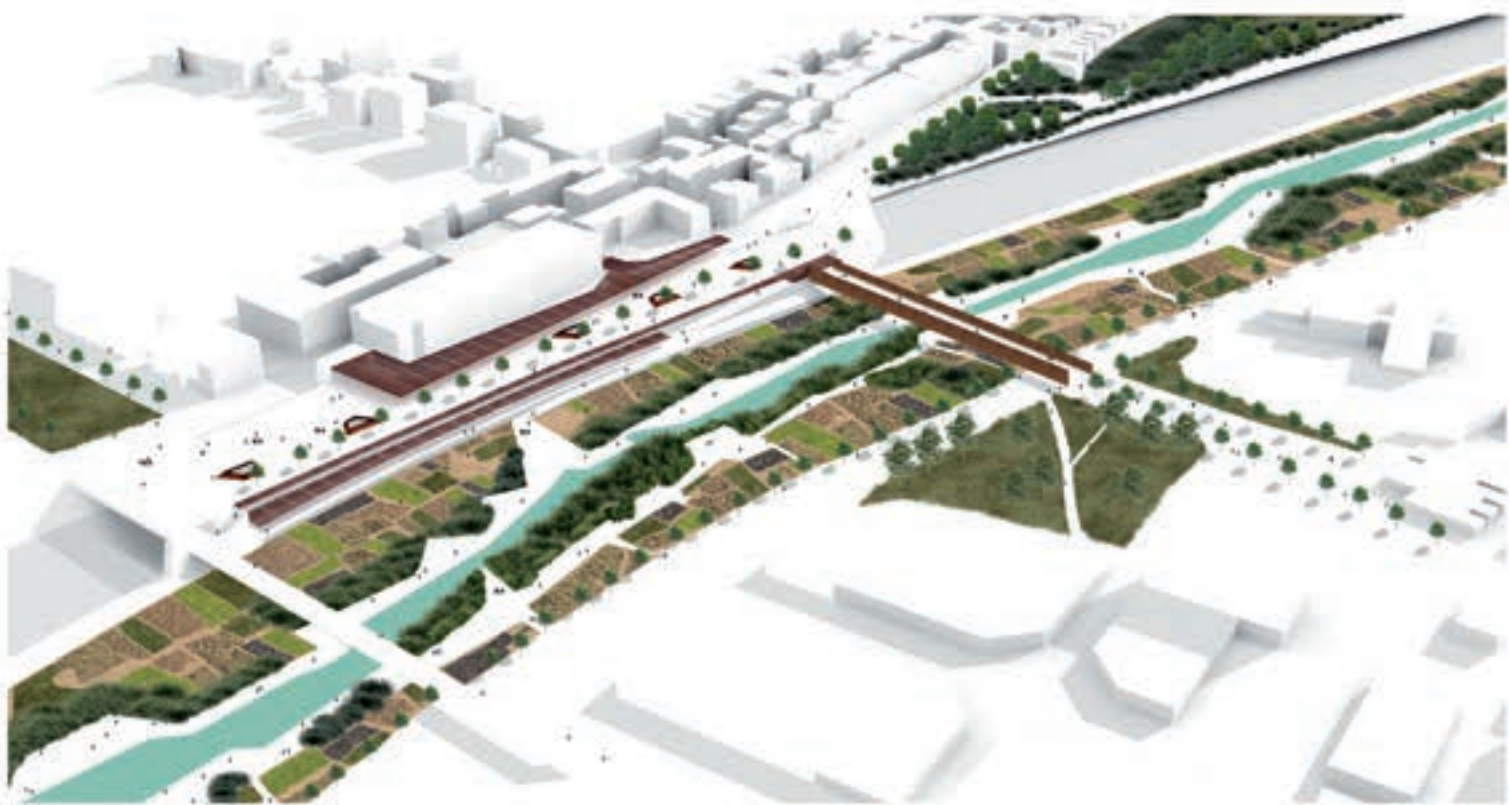
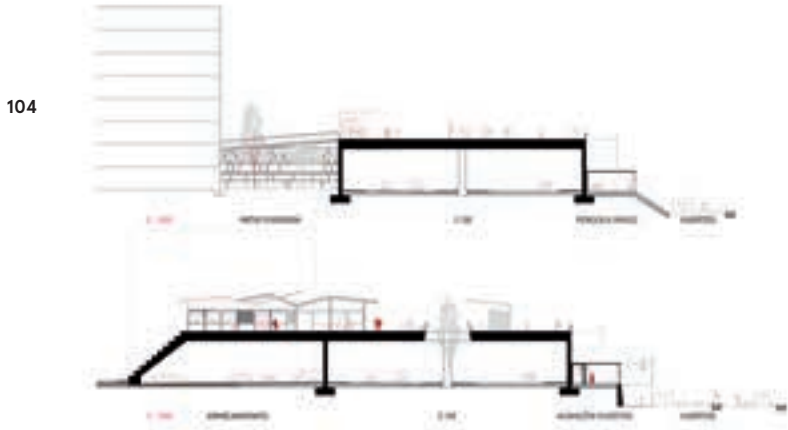
AUTORS

JAVIER HERNANI LÓPEZ
MARC MARIN WEBB
LAIA BELLVER
ARBONA, RAKEL
VÁZQUEZ GÓMEZ
MIGUEL LÓPEZ ATARÉS

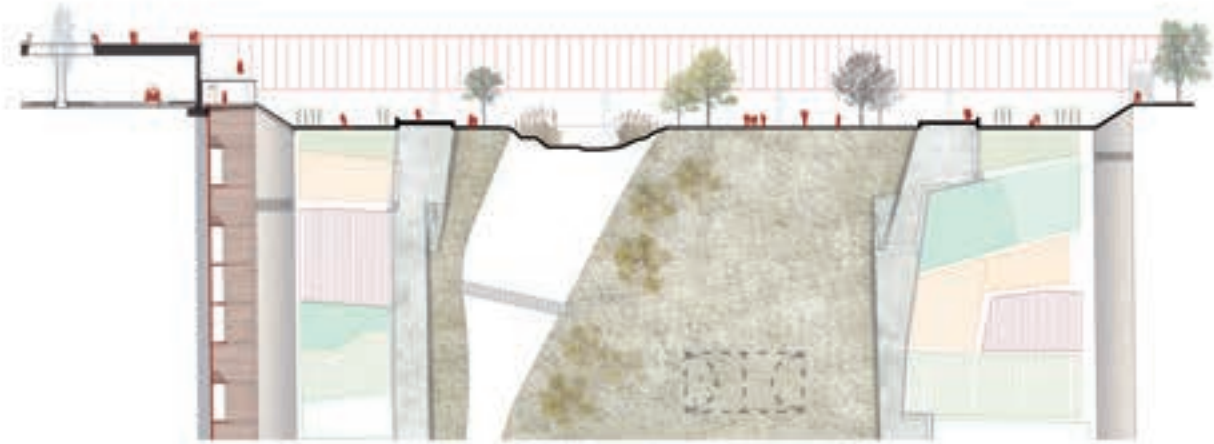
La proposta preveu un projecte paisatgístic de recuperació dels marges del riu Ripoll i un d'arquitectònic de construcció d'una calaix sobre la C-58. La intervenció sobre el parc fluvial tracta l'ecosistema del riu perquè coexisteixi amb els horts, i intervé a les zones no colonitzades pels agricultors. D'altra banda, es milloren les accessibilitats al parc fluvial.

El calaix és una solució contundent per eliminar les problemàtiques de convivència amb l'autopista (contaminació acústica, lumínica, ambiental) i per recuperar la relació de la ciutat amb el riu. L'accés a la plaça sobre la C-58 es realitza a través d'una rampa que acompanya el carrer de Sant Sebastià. La privacitat dels edificis de davant de l'autopista (especialment les plantes baixes dels pisos que donen a la via ràpida) es resol mitjançant un pati que, amb una gran pèrgola, acaba de configurar la gran plaça pública.

104



105



MENCIÓ

2C

1,2,3

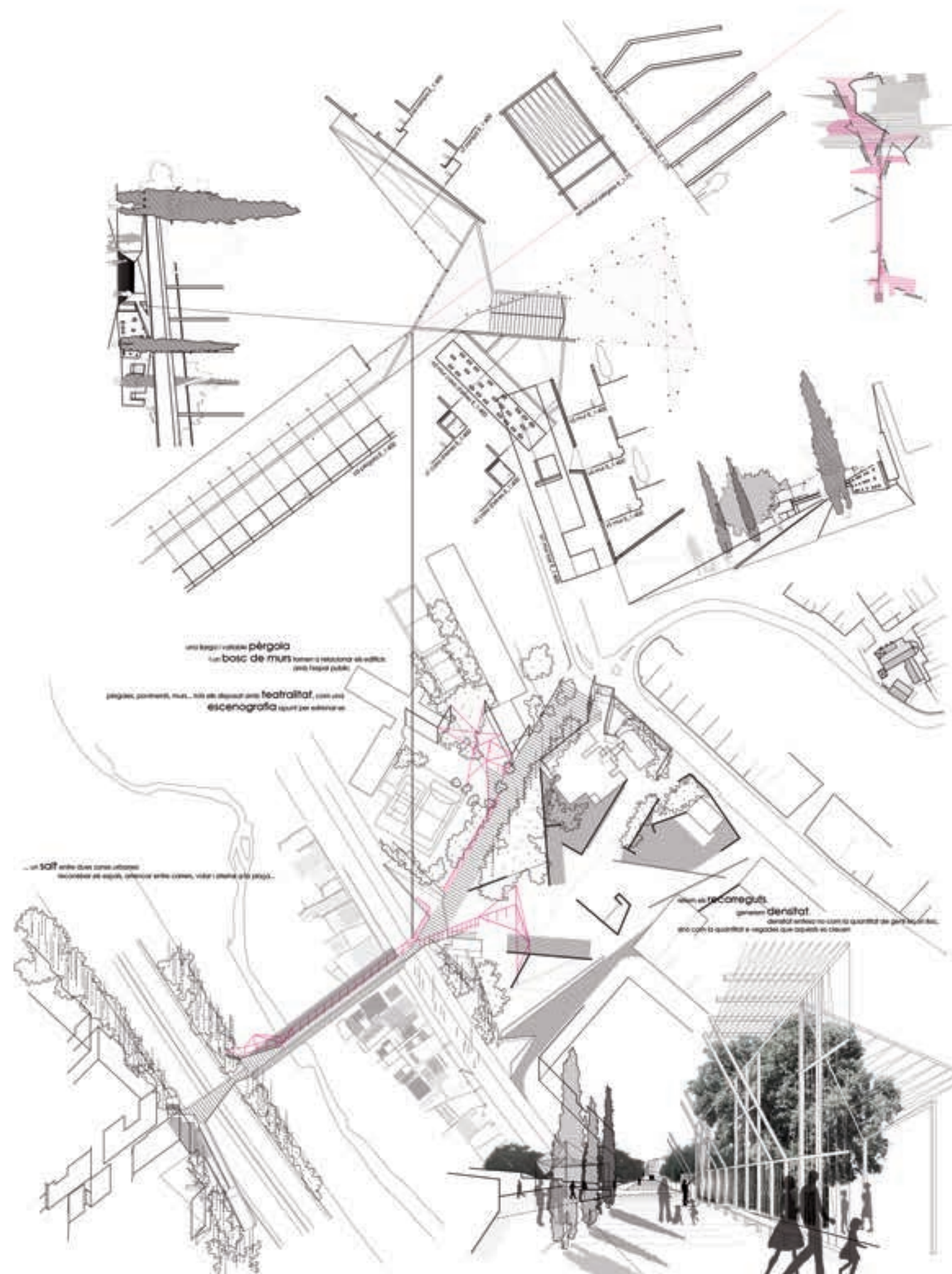
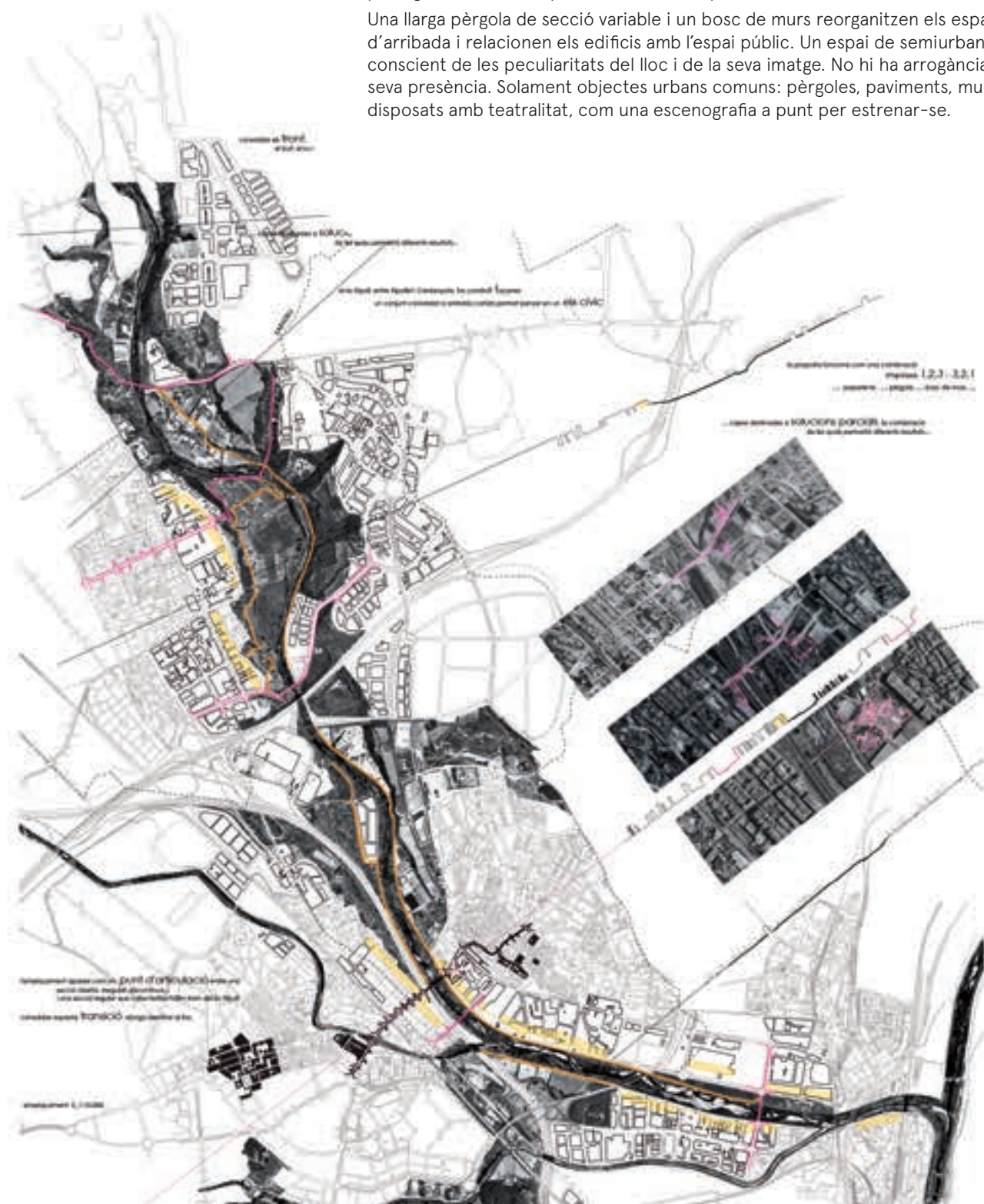
AUTORS

LAURA COMA FUSTÉ
ALEX ALESINA DONADA
JOANA DESCALS MARTÍN
HELENA ARNASTE PÉREZ
SANDRA ALCÁZAR TORRECILLAS

1,2,3 és una proposta estratègica de combinació d'accions directes (passarel·la, pèrgola, bosc de murs, rius, arbres, horts), solucions parcials combinables per millorar la qualitat de l'espai urbà.

L'estratègia respecte al riu es focalitza a consolidar els fronts urbans respectant els espais naturals, sense tocar el riu. Preveu mantenir la continuïtat del buit i consolidar la parcel·lació agrícola al marge esquerre. A la ribera dreta se substitueix l'horta existent, s'esbrossa, es permet el creixement natural d'espècies autòctones i es protegeix la llera de la proximitat de l'autopista.

Una llarga pèrgola de secció variable i un bosc de murs reorganitzen els espais d'arribada i relacionen els edificis amb l'espai públic. Un espai de semiurbanitat conscient de les peculiaritats del lloc i de la seva imatge. No hi ha arrogància en la seva presència. Solament objectes urbans comuns: pèrgoles, paviments, murs... tots disposats amb teatralitat, com una escenografia a punt per estrenar-se.





SANT CUGAT
DEL VALLÈS

2D

Un passatge com a passeig interurbà

a l'encreuament de l'antiga carretera de Rubí a Sant Cugat amb l'AP-7, al terme municipal de Sant Cugat del Vallès

PREMIS

anell verd
CARLES ENRICH
RAFEL CAPÓ
ANNA DE CASTRO

PARTICIPANTS

tapís
ADRIÀ GUARDIET
SANDRA TORRES

rambla vertebral
JOAN LLOBERA
RUTH PEÑALVER
ROGER BOADA
ELENA CANSADO

ESCENARI D'ESTUDI I EXPLORACIÓ

Sant Cugat del Vallès s'estén pel vessant nord-occidental de la serra de Collserola i per l'inici de la depressió vallesana fins a la serra de Galliners. El territori defineix una divisòria topogràfica constituïda per un seguit de carenes des de Sant Llorenç del Munt, passant pel turó de Can Mates, fins a Collserola, tot definint dues conques hidrogràfiques, la del Besòs i la del Llobregat. El teixit urbà incorpora llargs corredors hidrogràfics que articulen els espais lliures i que ahora completen una connectivitat ecològica mitjançant un sistema de verd urbà que reforça l'estructura urbana en categoria de parcs urbans.

Les grans infraestructures de mobilitat representen un repte per millorar la interacció entre el medi i la ciutat. L'efecte polaritzant de la via també ha generat paquets de terciari i d'equipaments a escala metropolitana al seu entorn.

El concurs planteja estudiar i proposar idees per recuperar l'antiga carretera de Rubí (BP-1503), via interurbana de connexió directa entre els centres de Sant Cugat del Vallès i de Rubí. Sota el concepte de *passeig interurbà* proposa donar protagonisme a la idea de continuïtat urbana a escala metropolitana, on els vehicles lents, els ciclistes i els vianants puguin passejar en plenes condicions d'urbanitat.

PASSATGE O PASSATGES

Què? Qui? Com? I per què connectem?

La proposta de passatge o passatges es focalitza en l'encreuament de la carretera de Rubí amb l'AP-7. En aquest àmbit s'ubiquen els carrils d'accés a l'AP-7; al sud hi ha la rotonda d'accés al centre comercial Augusta Park i al Parc Empresarial de Can Ametller, i, al nord, els sòls previstos per a l'ampliació del polígon d'activitats de Can Sant Joan delimitats pel torrent dels Alous.

TEMES

- Connectivitat urbana al pas per sota l'AP-7, prioritzant la mobilitat tova (vianants i bicicletes).
- Accessibilitat als diferents espais lliures, equipaments, serveis i dotacions existents i previstos al llarg de la carretera de Sant Cugat del Vallès a Rubí, des d'una visió de passeig interurbà.
- Valorar els entorns patrimonials i paisatgístics de l'antiga carretera de Rubí: Can Castanyer, Can Fontanals, el torrent de la Guinardera i la riera de Rubí.
- Altres propostes que comportin millores de l'espai i incrementin els serveis i la qualitat de vida de les persones.





PREMI

2D

Anell verd

AUTORS

CARLES ENRICH
RAFAEL CAPO
ANNA DE CASTRO

El projecte reclama la reconsideració d'un espai existent, avui en dia poc visible des de la carretera, i proposa potenciar-ne l'ús com a espai públic dins d'una xarxa de recorreguts naturals interurbans, en forma d'anell, com a alternativa a les vies de mobilitat convencional, tot promovent una relació molt més intensa i porosa entre Sant Cugat i Rubí a través del paratge natural del torrent dels Alous.

El torrent dels Alous és un autèntic corredor verd que transcorre tangent a l'AP-7 i que passa just per sota de la carretera que connecta Sant Cugat i Rubí, on trobem aproximadament 1 km de parc fluvial, ric en zones de lleure i amb una flora que combina vegetació de bosc i ribera.

La nostra proposta planteja dotar de més porositat urbana i connectivitat ecològica els dos municipis amb la potenciació d'aquest recorregut verd com a alternativa per a vianants. La carretera de Rubí té una condició de via ràpida que enllaça els límits de dues ciutats on es disposa una col·lecció d'equipaments d'oficines, comercials i esportius; per això plantejem altres punts de transició per a vianants entre Sant Cugat i Rubí per configurar un anell verd que representi una connexió sense trànsit rodat, amb una velocitat d'ús lenta, per tal de gaudir del trajecte i del paisatge.





MOLINS DE REI
I SANT VICENÇ
DELS HORTS



Un passatge com a node de centralitat

a l'encreuament de la N-340 sobre el Llobregat (Quatre Camins) i els marges del riu als municipis de Sant Vicenç dels Horts i Molins de Rei



PREMIS

passatge a la identitat
FERRAN VILADOMAT
CARLES ESQUERRA

MENCIONS

reciclar el paisaje tecnocrático
ALESSANDRA CAPRINI
OSCAR ARROYO
VALENTINA MOLINARI

flar prim
LAURA COMA
JOANA DESCALS
ALEX ALESINA
HELENA ARNASTE
SANDRA ALCÁZAR

fòrum km0
CATALINA SALVÀ
HECTOR ORTÍN

PARTICIPANTS

espai de diàleg
BERTA BARRIO
JOSEP PERAIRE

quatre camins cinc sentits
PIERRE BADIA
JOAN ENCUNTRA
DAVID RICART
MIREIA SANS

un riu de passatges
GIORGIA SGARBOSSA
SERGIO ROMERO
ANA QUINTANA
ELISENDA LURBES

llobregat cruïlla
RAMON SISÓ
DAVID CLARET

zip natural
PAULA ORDUÑA
MARINA MAKRI
ALIAKSANDRA SMIRNOVA

entrelazo y lazo... yo me desplazo
RENÉ PÉREZ
HECTOR HERNÁNDEZ
JULIEN GREVEREND

nexus
SARAH COLLADO
ELISABET VILADRICH
ALFRED FERNÁNDEZ
PAU BALAGUER
SERGI BALAGUER

ESCENARI D'ESTUDI I EXPLORACIÓ

La vall del Llobregat constitueix un territori amb un paisatge molt construït i asimètric quant a la seva morfologia i a la seva funcionalitat territorial. El marge dret està configurat per assentaments col·locats en la línia de contacte entre els sòls agrícoles de ribera i el samontà, i articulats històricament per les accessibilitats a les valls secundàries. Al marge esquerre, els creixements urbans (més homogenis i continus) han estat marcats per l'antiga carretera nacional de Barcelona a Madrid (carretera N-II) com a eix central i pas de sortida des del pla de Barcelona cap a l'interior.

La doble condició de pas natural i de sòls agrícoles de terres fèrtils d'al·livió ha configurat un paisatge construït per la superposició de les grans infraestructures de mobilitat (A-2, AP-2, línies de ferrocarril i tren d'alta velocitat) i l'estructura agrícola de la vall (camins, canals, sèquies i parcel·lari) que condicionen la relació entre la ciutat i el riu.

L'escenari d'estudi proposat se centra en l'encreuament de la N-340 amb el Llobregat, entre els municipis de Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts a banda i banda del riu. El repte principal consisteix a establir la millora de la relació interurbana entre les poblacions i els espais de valor ecològic i paisatgístic vinculats al riu, a la riera de Cervelló i al Parc Agrari del Baix Llobregat.

PASSATGE O PASSATGES

Què? Qui? Com? I per què connectem?

La proposta de passatge o passatges es focalitza en la millora del nus viari de Quatre Camins i la connectivitat amb l'estació de ferrocarril i els espais fluvials i del Parc Agrari del Baix Llobregat.

TEMES

- Integració de la mobilitat tova (vianants i bicicletes) al pas de la N-340 fins al nus de Quatre Camins per donar accés als entorns urbans i a l'estació.
- Idees per a l'ordenació dels sòls lliures a l'entorn del nus de Quatre Camins.
- Altres propostes que comportin millores de l'espai i incrementin els serveis i la qualitat de vida de les persones.





PREMI

3E

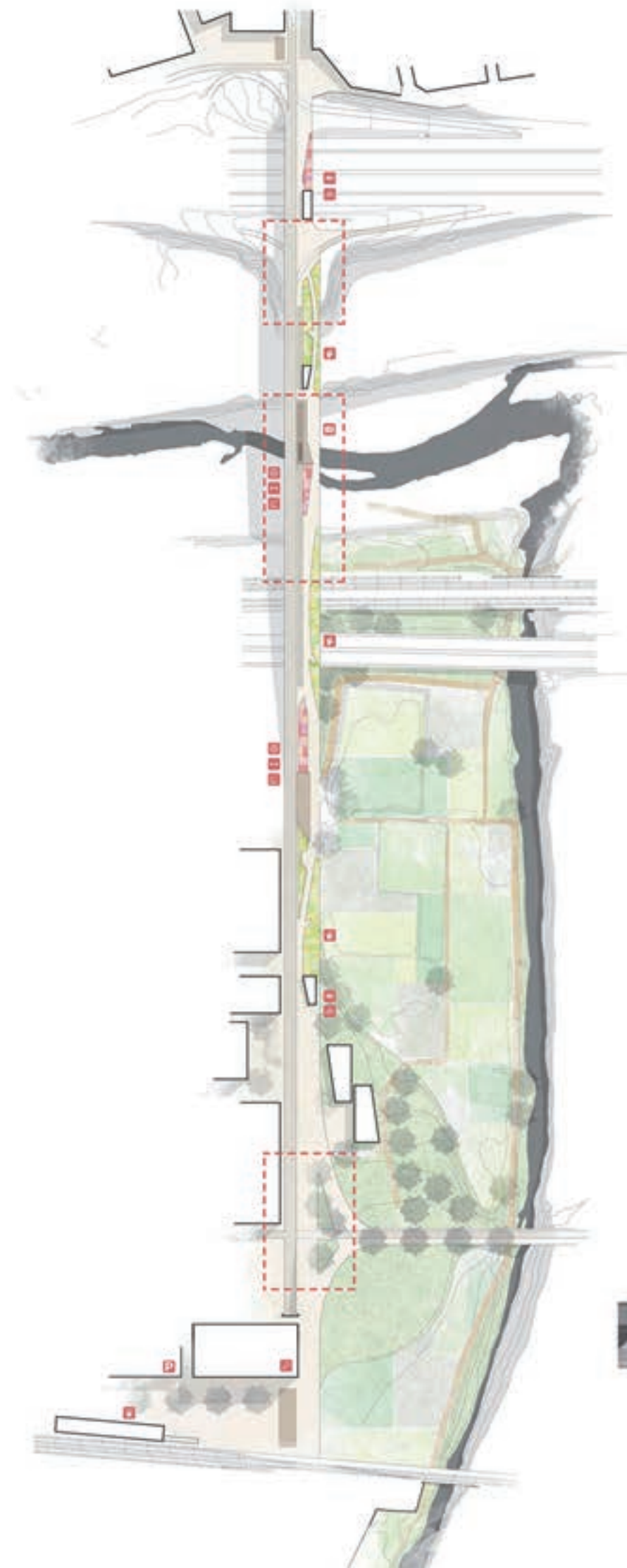
Passatge a la identitat

AUTORS

FERRAN VILADOMAT
CARLES ESQUERRA

Es planteja una proposta capaç de connectar els termes municipals de Sant Vicenç dels Horts i Molins de Rei mitjançant un eix verd, format pel pont i la riera. Dos passatges de caràcter diferent i complementari. El primer, més urbà, connecta els dos municipis per l'antic pont de la N-340 en un passeig per a vianants; l'altre, de marcat caràcter agrari, manté els horts actuals i els connecta amb la resta d'hortos del Parc Agrari del Baix Llobregat.

El projecte proposa reconvertir el pont de la N-340 en un espai públic on es disposen activitats i equipaments (lloguer de bicicletes, zones d'activitats de lleure, miradors, etc.), es redueix el trànsit rodat a tres carrils i es resol l'accessibilitat al Parc Agrari del Baix Llobregat. En els seus extrems es plantegen dues places vinculades a espais d'accessibilitat metropolitana i intensitat d'ús, que són l'estació de Quatre Camins i l'accés a Molins de Rei.



MENTIÓ

3E

Filar prim

AUTORS

LAURA COMA
ÀLEX ALESINA
HELENA ARNASTE
JOANA DESCALS
SANDRA ALCÁZAR

El projecte planteja una nova mirada —entenenent que la mobilitat ràpida es produeix a través de l'A-2, l'E-90 i el nus de la B-24— mitjançant la construcció d'una nova rotonda a l'encreuament transversal, a l'altura del municipi de Pallegà, que allibera d'aquesta manera la N-II i la N-340 del trànsit metropolità. La proposta pretén prioritzar la mobilitat tova i recuperar l'espai urbà per a les persones al nus de Quatre Camins.

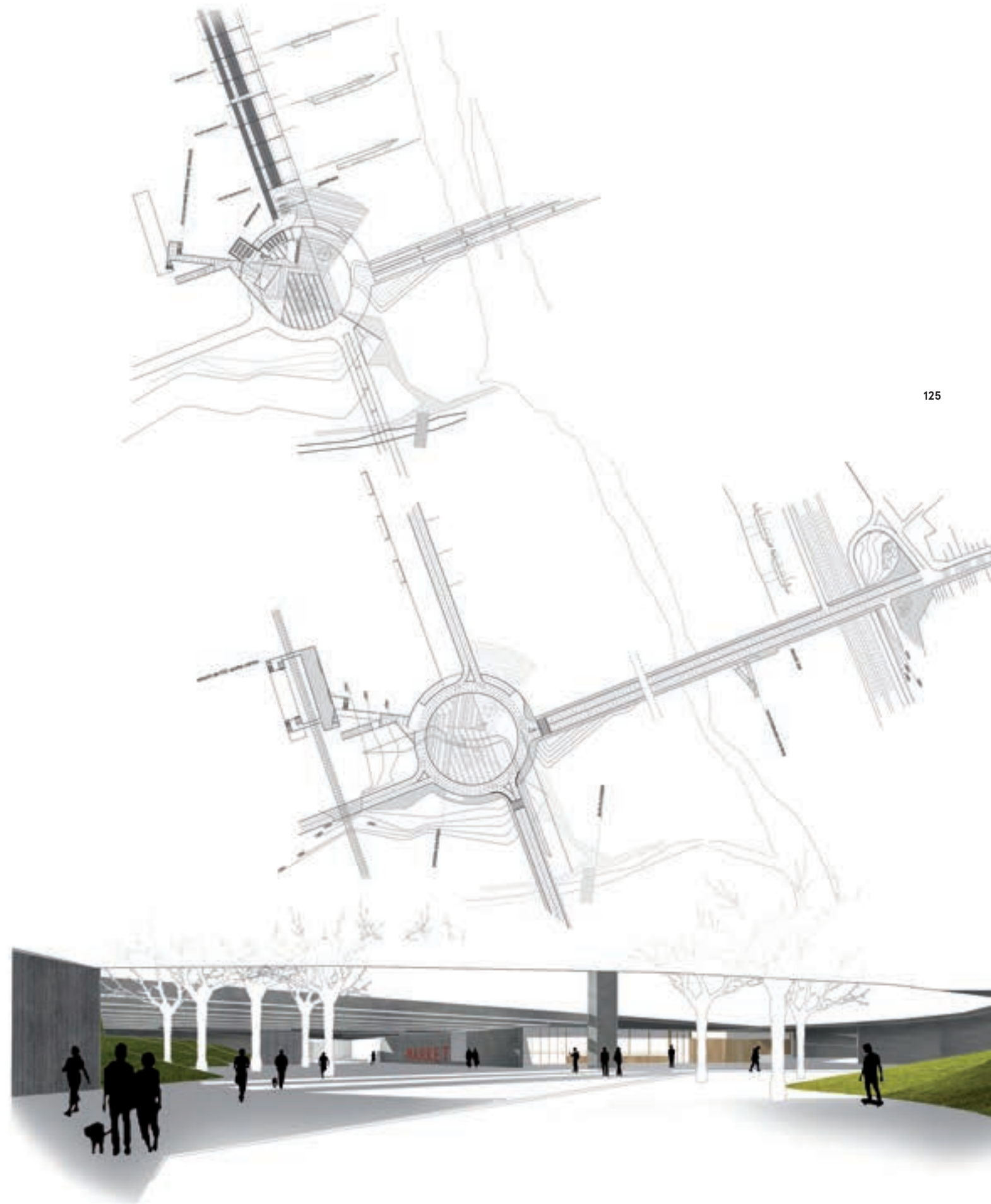
En segon lloc, es retorna la lògica topogràfica a la vall baixa del Llobregat deixant respirar la riera de Cervelló i connectant-la amb els escolaments que la serveixen i amb el riu on desemboca. En aquesta restitució es planteja un desdoblament en dos nivells, tot creant una rotonda semirecolzada a cota 6 m en la posició del nus actual que, per una banda, deixa creuar el verd a peu pla de tal manera que crea un pas per a vianants.

Aquesta nova mirada pren com a punt fonamental la necessitat d'emfatitzar el potencial del lloc com a centre intermodal de referència. El marcat caràcter industrial de la zona requereix tenir una bona logística i el nou centre recull cada dia en hora punta un elevadíssim nombre de treballadors, usuaris potencials d'aquesta àrea; d'aquí es desprenen nous usos incorporats: un gran espai d'aparcament de fàcil accés, un punt de servei i gasolinera, i un gran espai de restauració amb supermercat i espai de lleure.

124



125



MENTIÓ

3E

Fòrum Km 0

AUTORS/ES
CATALINA SALVÀ
HÉCTOR ORTÍN

El projecte pren la força de la identitat del Parc Agrari del Baix Llobregat com a eina per resoldre'n les febleses. El sistema agrícola fluvial s'estira cap a Quatre Camins i l'inunda amb la seva identitat recuperada. El paisatge relaciona individu i infraestructures. El paisatge fa llegible la memòria del lloc.

La proposta es basa en tres idees:

1. Una nova porta per al parc: el nou km 0 del Parc Agrari és un punt accessible dins el parc.
2. Un camí que arriba a tot. Es proposa un camí accessible, de lligam, digne i equipat, que resol les deficiències de connexió actuals.
3. Un sistema recuperat: l'aigua. Es proposa la recuperació dels antics traçats de les sèquies d'irrigació dels horts i, aprofitant les parcel·les abandonades, la introducció de tres basses vinculades a les noves portes i places del parc.

El node de Quatre Camins, node de centralitat viària del territori, s'aprofita com a nova accessibilitat al Parc Agrari del Baix Llobregat, que coincideix amb la proximitat (300 m) del primer tram significatiu dels horts del marge dret del parc. D'aquesta manera, es proposa el km 0 del parc: una primera porta del Parc Agrari per als visitants forans i locals. Es pretén evocar el paisatge previ: un paisatge fluvial modelat per l'agricultura. La intervenció no serà una geometria imposada, sinó que naixerà de les traces i dels elements del territori mateix.





L'HOSPITALET
DE LLOBREGAT



Un passatge com a intercanviador metropolità

a l'encreuament de la travessia Industrial i el traçat del ferrocarril Barcelona-Tortosa, entre les dues estacions (Renfe i FGC), i entre el barri de Bellvitge i el barri del Gornal, al municipi de l'Hospitalet de Llobregat

PREMIS

les vides del pont
ADRIÀ GUARDIET
SANDRA TORRES
PERE BUIL
TONI RIBA

MENCIONS

vincle
HECTOR NEVOT
ISRAEL RALUY

on tot pot passar
MIKKO LISKI

PARTICIPANTS

costura
JORDI MERCADÉ
JAVIER PEÑA

fauna urbana
KATIA CONTZEN
SIMON DUHAMEAUX

tòtem
JÉRÉMY LAHU
MATHILDE ADAM
MATTHIAS COTTEREAU
MATHILDE DE BROC
FLORENT MORISSEAU

vean y pasen...
VINCENT PARASIE
SARA SUÁREZ

semillas en movimiento
ANNUNZIATA DE COMITE
RACHELE BONADIO

tessel·la
JUDIT DAURA
RUTH RODERICKS
HÉCTOR ARIZA

passatges d'intercanvi actiu
MARIA GELABERT
GENOVEVA JORBA

el despertar de les passereres
CRISTINA ARANZUBIA
VICTOR OLIVAR
MIQUEL RAMI
KHALID OSMAN

tejer desde el cielo
DIMITRI DAVOISE
ALBA SALCEDO

ponts de sutura
CARLES ENRICH
ANNA DE CASTRO
RAFEL CAPÓ

ESCENARI D'ESTUDI I EXPLORACIÓ

La ciutat de l'Hospitalet de Llobregat té una morfologia marcada pels grans eixos d'accés pel Llobregat a la ciutat de Barcelona, tant viaris (com la Gran Via o la carretera N-340) com ferroviaris. Actualment, les línies de ferrocarril de Vilafranca del Penedès (rodalies C4, que recorre la ciutat d'est a oest) i la línia de Vilanova (que entra pel sud amb les línies Barcelona-Aeroport i Barcelona-Tortosa-Flix-Lleida) estan pendents de la programació de les obres de soterrament corresponents.

El concurs planteja explorar la millora i l'ordenació dels espais a l'entorn del traçat ferroviari existent entre els barris de Bellvitge i el Gornal, amb dinàmiques de desenvolupament sempre independents per la presència de les vies (línia de Vilanova). Es proposa estudiar i millorar la relació entre aquests espais mentre no es programen les obres de soterrament previstes pel planejament vigent. Actualment, la comunicació entre els barris i les estacions es produeix de forma puntual mitjançant tres passos elevats sense urbanitat ni activitats associades.

PASSATGE O PASSATGES

Què? Qui? Com? I per què connectem?

La proposta de passatge o passatges es focalitza en l'accessibilitat entre l'estació de Bellvitge (de metro) i l'estació de Gornal (de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya). El passatge ha de concretar les mesures i les condicions per convertir-se en un espai connector i intercanviador (entre barris, amb la ciutat metropolitana i amb l'aeroport).

TEMES

- Continuïtat urbana entre els barris de Bellvitge i el Gornal.
- Continuïtat i intercanvi entre els diferents mitjans de transport (tren, metro, autobús, bicicletes) i els vianants.
- Ordenació i programació dels sòls lliures existents i dels equipaments (les previsions del planejament vigent no són vinculants per al desenvolupament de les idees del concurs).
- Adaptabilitat de les propostes al futur projecte de soterrament de les vies.
- Altres propostes que comportin millores de l'espai i incrementin els serveis i la qualitat de vida de les persones.





PREMI

3F

Les vides del pont

AUTORS

ADRIÀ GUARDIET
PERE BUIL
TONI RIBA
SANDRA TORRES MOLINA

La proposta planteja connectar els barris de Bellvitge i el Gornal tot potenciant la transversalitat entre els seus espais centrals a través dels ponts que creuen les vies. El pont és l'element de referència de transformació, una infraestructura versàtil capaç d'acollir usos, convertir-se en carrer i reciclar-se en edifici. La connectivitat transversal es basa en dues estratègies: generar, d'una banda, uns recorreguts cívics a partir d'actuacions de conversió en zona de vianants i pacificació, i, de l'altra, potenciar l'activitat associada a aquests recorreguts. Estratègies que s'alimenten mútuament per generar centralitat i connectivitat.

És evident la necessitat de construir uns nous eixos transversals que permetin enllaçar les dues rambles i generar d'aquesta manera una xarxa contínua d'espais públics connectats entre els dos barris. Transversalitat per connectar els dos eixos consolidats.

L'actuació estarà sempre a l'ombra d'un projecte futur molt més car i ambiciós. Però la ciutat ha de ser una entitat viva i en transformació permanent i no pot restar congelada en el temps, pendent de la incertesa d'una transformació futura tan ambiciosa com soterrar les vies del tren. És per això que el projecte es planteja per fases d'execució.



MENCIÓ **3F**

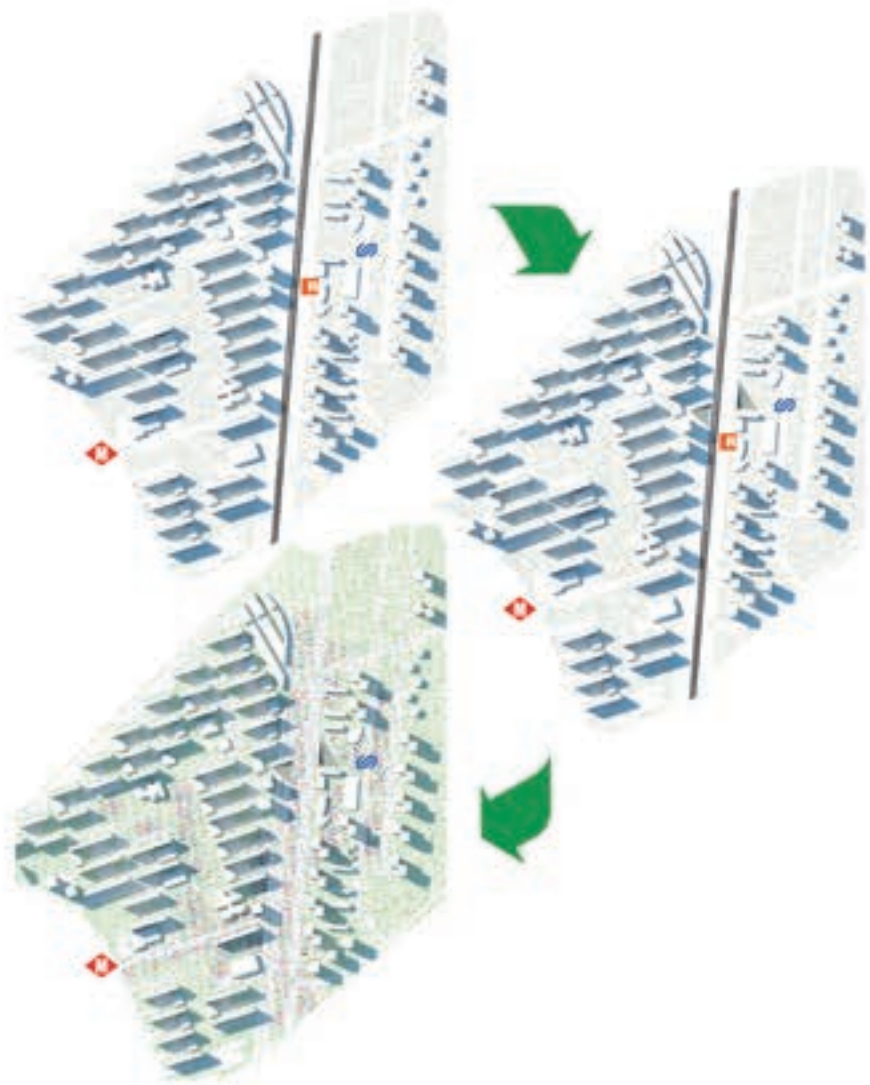
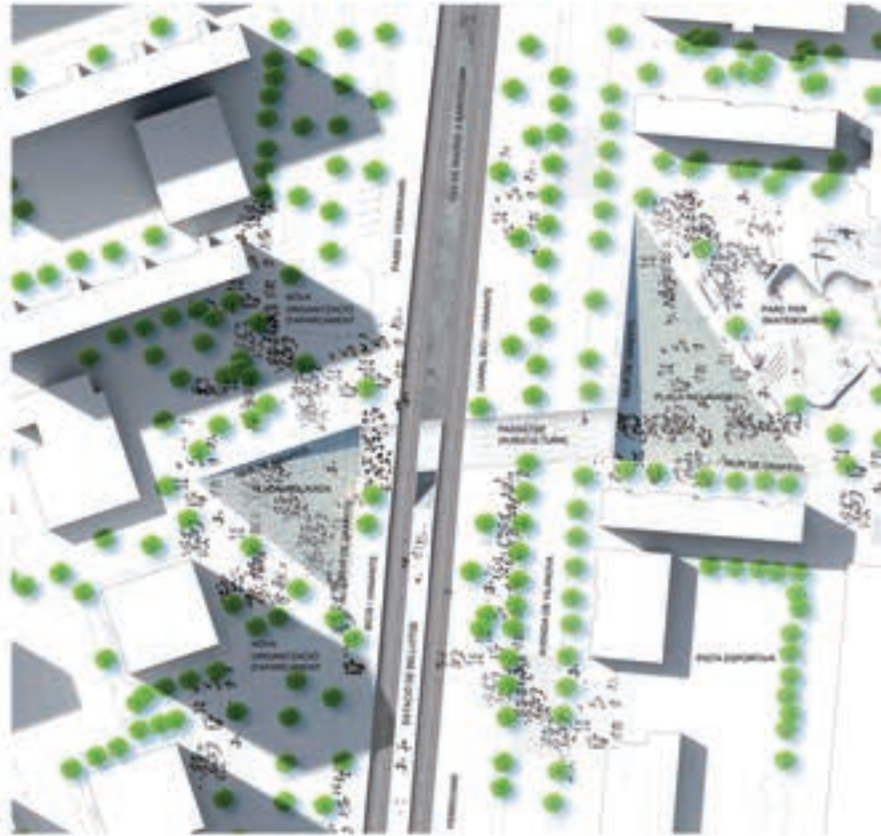
On tot pot passar

AUTOR
MIKKO LISKI

El concepte de passatge consisteix en moviment, en recorregut, en el camí que et condueix d'un món a un altre. Què passa, però, quan els camins de dues o més persones es creuen o coincideixen? Aleshores té lloc la interacció entre aquestes persones, s'afavoreix l'intercanvi, la reunió, i apareix el concepte d'espai. Aquest espai és més complex que un simple lloc de pas, on un es pot aturar i on passen moltes coses, s'hi viuen moments especials i esdeveniments que queden en la memòria col·lectiva.

Si molts camins es creuessin i molta gent compartís aquests espais, apareixeria un indret, una plaça, un món concret. Un passatge on aturar-se, un lloc de pas amb un món (sub)cultural a dins.

Aquesta proposta respon directament a la necessitat de connectar els barris de Bellvitge i el Gornal, no només fent que la connexió sigui físicament possible, sinó propiciant un funcionament conjunt i creant un focus d'activitat comuna que vinculi de manera real i funcional les dues bandes de la via del tren. Aquesta proposta es duria a terme en dues fases. Una primera fase provisional a mitjà termini, que permeti revitalitzar els dos barris i que creï un primer enllaç d'activitat. I una segona fase a llarg termini, que inclou la proposta de soterrament de les vies i que, per tant, els vincularia definitivament.



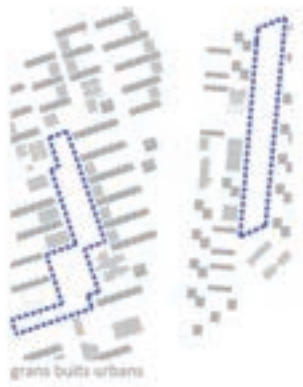
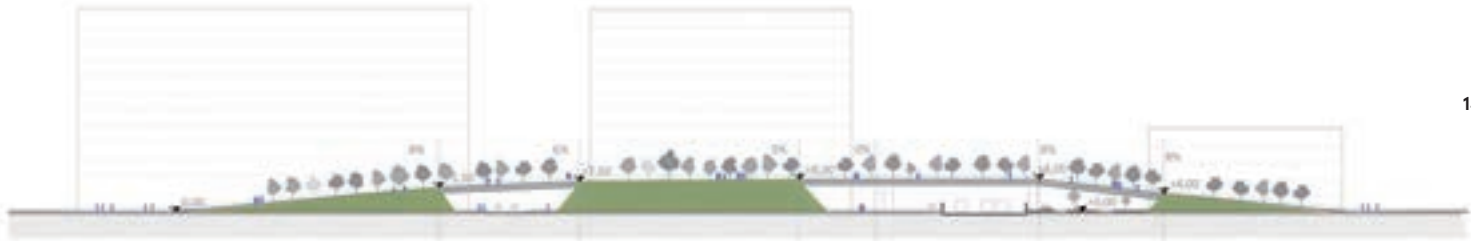
3F Vincle

AUTORS
HÈCTOR NEVOT
ISRAEL RAWY I

El projecte, en primer lloc, s'adapta al context existent i reconeix la peculiaritat dels intersticis entre els edificis simbòlics de Bellvitge. En segon lloc, proposa un passatge com una gran peça que connecta i reactiva els grans espais públics de cada costat de les vies. I, en tercer lloc, proposa una reprogramació de l'interstici ocupat i també un nou edifici a l'avinguda de Bellvitge.

Què connectem? Els grans espais públics de cada barri. Es genera una continuïtat urbana entre els barris de Bellvitge i el Gornal i un potent vincle entre els centres d'activitat de cada costat de les vies, creant un "centre nou". D'entrada, connectem els veïns de cada barri que, com a vianants, són els usuaris diaris dels equipaments a banda i banda. En segon terme, connectem els usuaris de tren, metro, autobús i bicicletes, que poden utilitzar els espais urbans reactivats com a gran intercanviador a escala metropolitana.

Per què connectem? En primer lloc, perquè es necessita crear un recorregut complementari als existents, i més atractiu, perquè sigui freqüentat gràcies als vincles que ofereix amb els mitjans de transport connectats. En segon lloc, perquè es genera un recorregut excepcional, amb una visió imprevista de la ciutat, que millora la relació entre barris i la qualitat de vida dels futurs usuaris.



grans buits urbans



vincle i reprogramació



distàncies i temps



4

Concurs Passatge Besòs

Concurso Passatge Besòs
Passatge Besòs Competition

Bases del concurs

144

MARC TEÒRIC

Passatge Besòs és un concurs internacional dirigit a arquitectes, urbanistes i tècnics relacionats amb el disseny de la ciutat, organitzat pel Consorci del Besòs en col·laboració amb l’Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), amb seu a París, que té com a objectiu escollir una proposta que millori el pas soterrat existent sota la via del tren que comunica Sant Adrià amb el mar, amb el tramvia i amb l’àmbit de l’antiga central tèrmica del Besòs. Aquest concurs s’emmarca dins del programa internacional “Passages, espaces de transition pour la ville du 21e siècle” de l’IVM. El programa és una investigació desenvolupada simultàniament a les ciutats de Barcelona, París, Montevideo, Xangai, Toronto, Tours, Santiago de Xile, Buenos Aires, Valparaíso, etc., i estableix un nou marc de reflexió metropolitana sobre els passatges com a elements activadors de les articulacions del territori per millorar la qualitat de vida de les persones.

En un context de creixement urbà, els individus necessiten desplaçar-se llargues distàncies i a diverses destinacions utilitzant una varietat de mitjans de transport cada cop més àmplia, amb diferents velocitats, modes i medis. La qüestió del passatge com a drecera, com a espai de transició, com a recorregut privilegiat, es torna així un repte crucial per facilitar els accessos als habitatges, als diferents equipaments urbans, als barris o a altres espais de les nostres ciutats.

L’urbanisme de la zonificació i de la monofuncionalitat de les grans infraestructures ha contribuït a crear noves fronteres, a vegades infranquejables, especialment per a les persones més vulnerables de la societat. El que ahir es va dissenyar per connectar, avui en dia és una separació. En són un exemple les grans infraestructures, les autopistes, les vies fèrries, etc. La ciutadania demana cada cop més qualitat, més atenció als seus recorreguts individuals, més intensitat d’urbanitat, llegibilitat d’informació, seguretat, reformulació de velocitats i accés als recursos de la gran metròpolis, i també més tranquil·litat i qualitat de vida d’àmbit local.

El concepte de metròpolis sense ruptura és un projecte difícilment assolible exclusivament des de la gran escala; hi ha temes bàsics urbans i microintervencions que poden ser una resposta

a situacions d’urgència (seguretat, accessibilitat, eficàcia) a què els llargs períodes del planejament i les problemàtiques de la gran escala no poden respondre de manera immediata. El concurs Passatge Besòs representa una oportunitat de reflexió innovadora, concreta i directa sobre la forma d’apropiació (publicoprivada) dels espais, sobre la forma d’accés a les infraestructures del transport, als serveis i a les condicions de participació ciutadana de residents i d’usuaris, per la definició del què, qui, com i per què connectem.

Cal destacar que la importància del passatge consisteix també a considerar la qualitat urbana d’aquests llocs, que no es poden concebre com a simples infraestructures tècniques; no només faciliten accessos, sinó que també tenen capacitat articuladora. Tanmateix, el paper del passatge com a espai social ha de ser objecte d’una atenció particular, com a part integrant de la vida urbana, pel fet que és un recorregut apropiat per a la diversitat d’individus (locals, comerciants, viatgers), amb diferents usos que poden esdevenir conflictes positius en el lloc. El passatge conté recorreguts de ritmes i temporalitats diferents; pot ser objecte de reivindicacions, d’apropriacions exclusives o de tot el contrari, de refús, de marginació. Encara que el lloc no sigui memorable, la seva apropiació i els seus usos són testimonis d’un repte social clar.

Per a més informació sobre el programa internacional de l’IVM vegeu l’enllaç següent:
<http://www.passages-ivm.com>

PERFIL DELS CONCURSANTS

Poden participar en el concurs totes les persones majors d’edat que, de manera individual o col·lectiva, emmarquin el seu treball dins l’àmbit de la proposta urbana. Tant si es participa de forma individual com col·lectiva hi ha d’haver com a mínim un tècnic que, d’acord amb les atribucions professionals de la seva titulació, tingui competències per a la redacció i la signatura del projecte que es proposi.

FUNCIONAMENT I COMPOSICIÓ DEL JURAT

Per poder concursar-hi s’han de presentar els documents de la primera fase a les oficines del Consorci del Besòs. Les propostes seran seleccionades per un jurat internacional format per onze membres del projecte “Passatges Barcelona” tant en la primera com en la segona fase.

JURAT

- Marcel Smets, president del Comitè Directiu Científic de l’IVM i director científic del Programa Passatges. President del Jurat
- Antoni Alarcon, gerent del Consorci del Besòs. Vicepresident del Jurat
- Esteve Bonell, arquitecte designat pel COAC
- Bernd Vlay, director de Studio Ovlay i secretari general European Austria
- Ramon Torra, gerent de l’AMB
- Joan Llort, gerent adjunt d’Urbanisme de l’Ajuntament de Barcelona
- Glòria Viladrich, cap de Territori de l’Ajuntament de Sant Adrià de Besòs
- Miquel Roig, director adjunt d’Acció Territorial i Habitatge de l’Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet
- Marta Bunyesch, directora de l’Àrea de Territori de l’Ajuntament de Montcada i Reixac
- Willy Müller, director general de Barcelona Regional SA
- Joaquim Calafí, director de l’Àrea de Serveis Tècnics del Consorci del Besòs
- Manuel Ruisánchez, representant de la Junta de Govern del COAC
- Melchor Garcia, representant de l’empresa ADIF

Secretari

Jordi Canela, director de l’Àrea de Serveis Generals del Consorci del Besòs

Assistència i suport

Aleix Armengol, arquitecte

Agraïments

Adrià Goula, Núria Ricart, Marta Serra i Pol Viladoms

CRITERIS DE VALORACIÓ

El concurs s’ha organitzat en dues fases:

1a Fase

- Solvència tècnica de l’autor o autors del projecte i de l’equip (fins a 50 punts)
- Aptitud (fins a 25 punts): Es valorarà la imatge o imatges d’un projecte, un treball o una obra.
- Actitud (fins a 25 punts): Capacitat i habilitat per al disseny d’espais d’interrelació d’àmbits urbans.

2a Fase

- Qualitat arquitectònica de la proposta (de 0 a 70 punts)
 - 1.a)** Qualitat arquitectònica i dels elements construïts (fins a 40 punts)
 - 1.b)** Resolució optimitzada dels recorreguts i accessibilitat de la proposta (fins a 20 punts)
 - 1.c)** Relació de la proposta amb el paisatge i la mobilitat de l’entorn (fins a 10 punts)
- Elements que millorin la llegibilitat i orientació del passatge (fins a 10 punts)

Es valorarà la integració de la senyalització de tots els accessos de les infraestructures de transport públic de l’entorn, així com els itineraris mar-ciutat.

- Sostenibilitat i millores mediambientals (fins a 10 punts)

Es valorarà la sostenibilitat de la proposta, tant pel que fa a les solucions conceptuals, com pel que fa a l’elecció de materials, sistemes constructius i posada en obra.

- Gestió eficaç (fins a 10 punts)

145

Un passatge de la ciutat al mar

a l'avinguda de la platja, entre el mar i l'antiga central tèrmica del Besòs, per sota el tranvia, a Sant Adrià de Besòs.

5 FINALISTES

DATA ARQUITECTURA
I ENGINYERIA SLP

LACOMBA SETOAIN ARQUITECTOS

ASOCIADOS SLP & EDUARD BRU
BISTUER

SENSUAL CITY ESTUDIO

ESTUDI ARQUITECTURA
TONI GIRONÈS

UTE FRANC FERNÁNDEZ, ANTONIO
RAVALLI, XAVIER VANCELLS

El concurs Passatge Besòs es localitza en un àmbit en transformació urbana dins del municipi de Sant Adrià de Besòs. Concretament, fa referència al pas sota la línia R1 (Renfe) que possibilita la relació ciutat-mar pel marge esquerre del riu Besòs, a prop de la seva desembocadura i dels sòls actualment en desús de l'antiga central tèrmica del Besòs, que domina visualment l'entorn.

Ens trobem, per tant, en un espai privilegiat de desembocadura i límit natural al nord de la ciutat de Barcelona que, des de finals del segle passat, s'ha anat convertint progressivament en l'espai idoni per allotjar diverses grans infraestructures de mobilitat i de serveis. Al límit natural s'hi suma, doncs, el que generen les infraestructures d'alta capacitat que, juntament amb la centralitat dins la metròpolis, han promogut l'aparició de teixit industrial durant la segona meitat del segle XX.

Aquesta ocupació del territori ha generat barreres físiques i perceptives sobre les quals s'ha començat a treballar. Un exemple clar n'és la recuperació del riu Besòs i la seva llera, i també de bona part del front litoral urbà. A aquestes intervencions estructurals s'han d'anar incorporant noves maneres de treballar que donin respostes concretes als problemes del present.

El concurs busca generar una proposta que, amb els mínims costos possibles, millori el pas soterrat que hi ha sota la via del tren que comunica la ciutat amb el mar, el tramvia i l'àmbit de l'antiga central tèrmica, entenent que en l'actual context les actuacions de petita escala poden donar respostes adequades a les necessitats de l'entorn. Es tracta, per tant, de pensar i proposar el passatge per millorar-ne la connectivitat, la centralitat, la llegibilitat, la comunicació, el control, la seguretat...





PREMI

PA(I)SSATGE

AUTORS

DATA ARQUITECTURA
I ENGINYERIA SLP

El futur correcte del passatge Besòs de Sant Adrià passa per la seva transformació total per tal de millorar la continuïtat mar-muntanya des de la rambla fins arribar a la platja. La futura demolició parcial o total del passatge actual és quasi inevitable, ja que en aquests moments tampoc no resol el perllongament del tramvia. Així, la proposta de millora del passatge del Besòs es planteja mitjançant tres estratègies:

– Paisatge. Demolició parcial del passatge.

De cara a la futura desaparició del passatge es proposa una demolició parcial dels murs de les rampes i les escales per a millorar l'amplitud espacial, la il·luminació i les vistes.

– Ciutat. Plaça de l'estació.

Es proposa un espai pacificat amb prioritat per a les persones per tal de millorar l'accés a tots els transports col·lectius: tren, tramvia i autobús. La proposta de mobilitat es basa en limitar el pas per la nova plaça a veïns i vehicles de servei i passar de les dues direccions actuals a un carril de sentit únic.

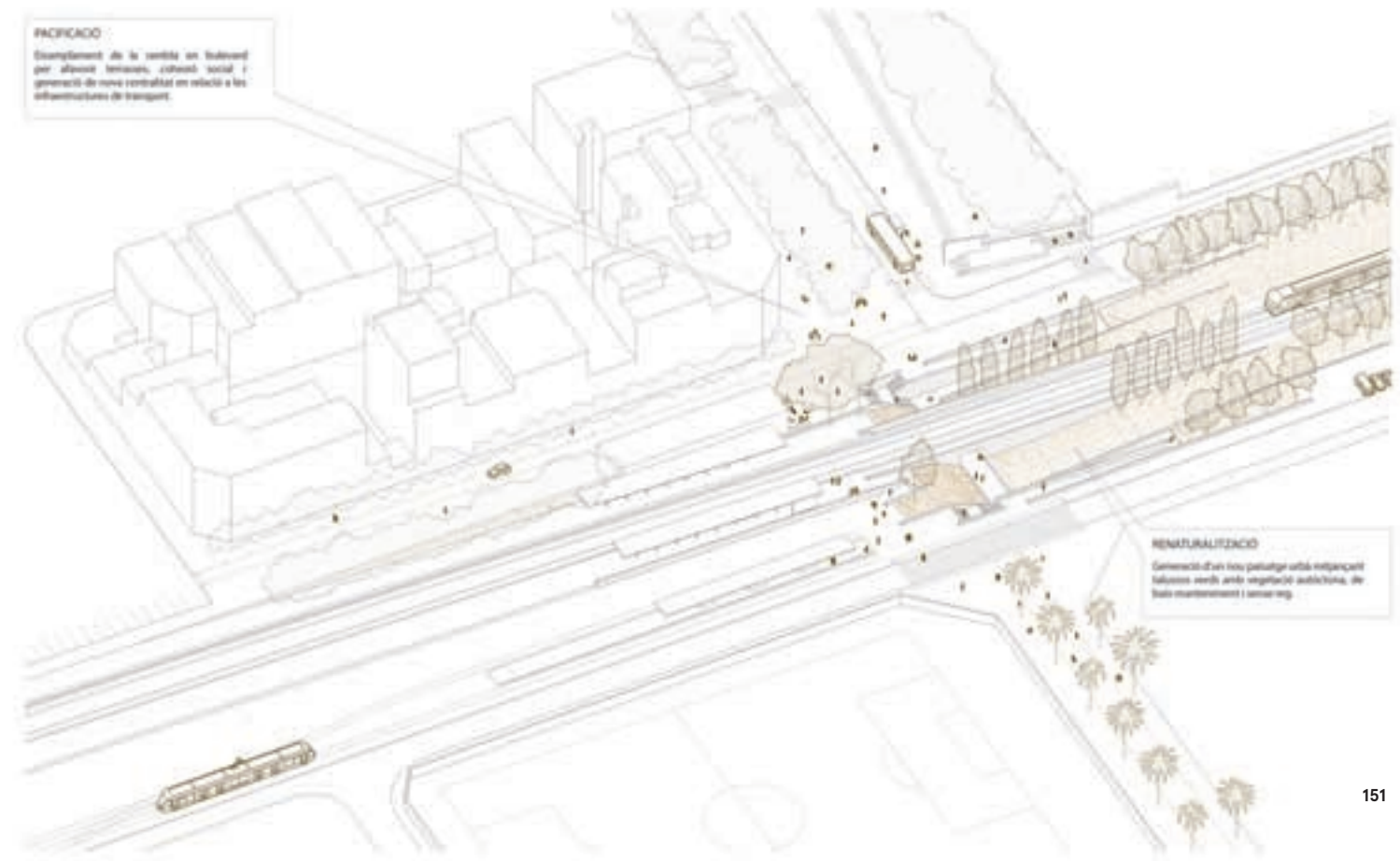
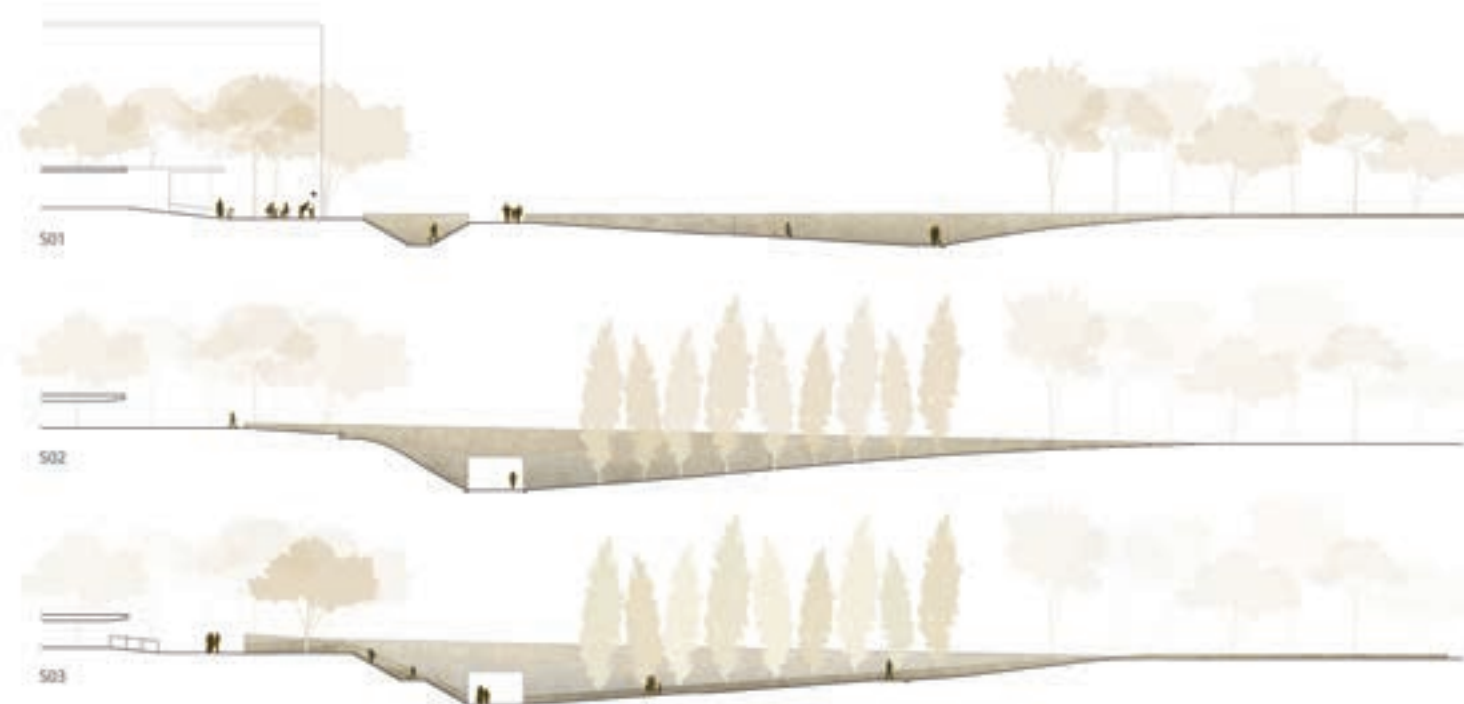
– Sostenibilitat. Reutilització i reciclatge.

Per a poder allargar els murs existents per tal de contenir els talussos, es recicla el material de les demolicions per formar nous murs ciclopis amb el mínim de formigó, només per aglomerar. Tot acabat fressat.

EXISTENT

TRANSFORMACIÓ

150



151



FINALISTA

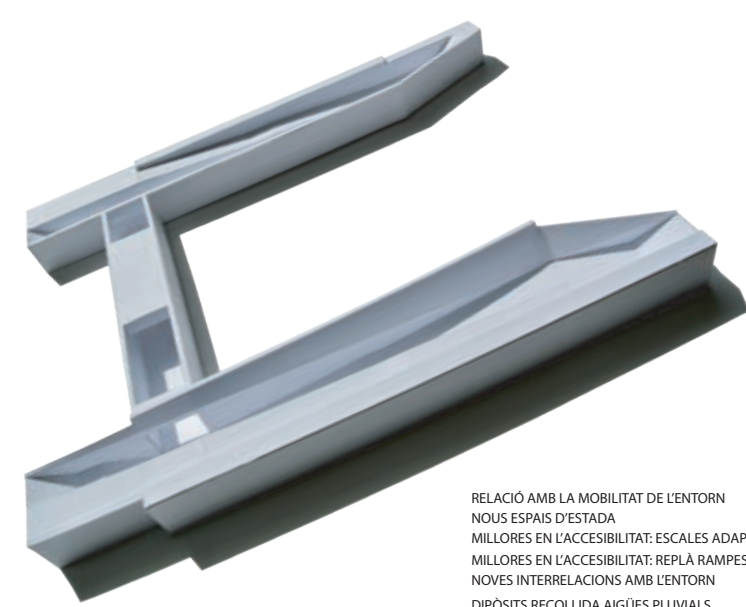
ATTESA

AUTORS
LACOMBA SETOAIN ARQUITECTOS
ASOCIADOS SLP & EDUARD BRU
BISTUER

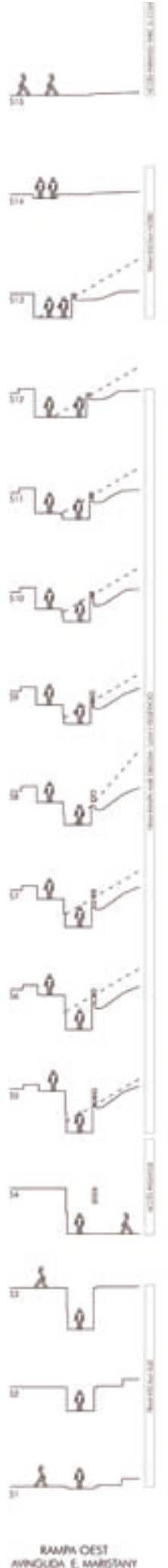
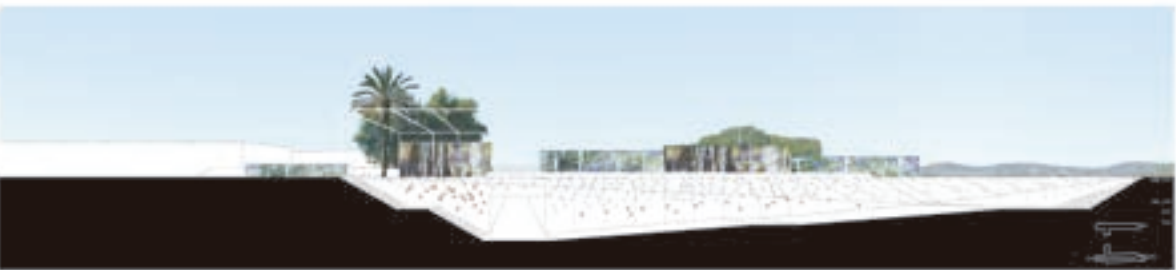
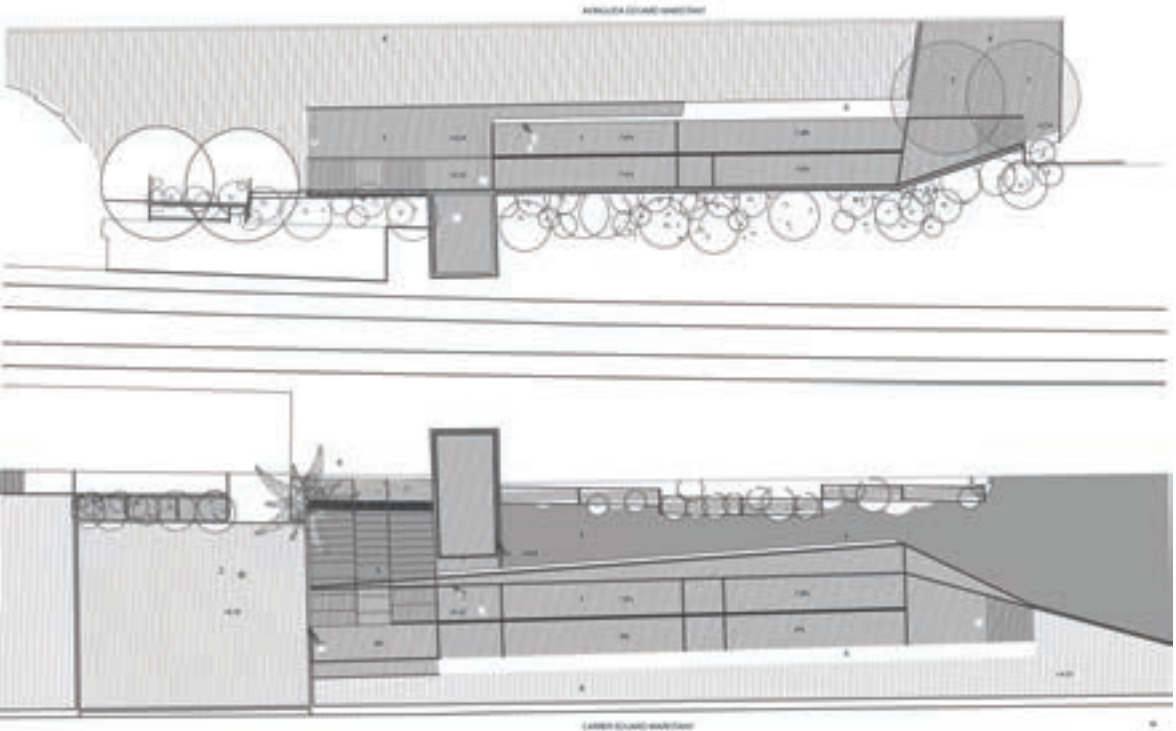
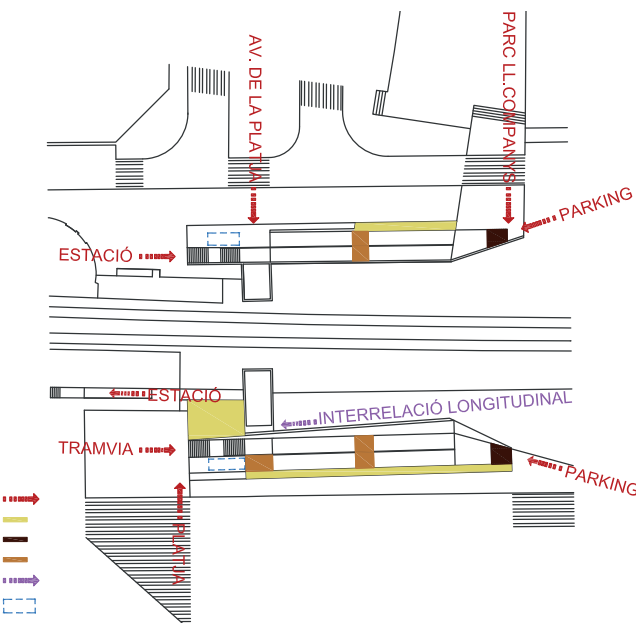
La idea és crear un escenari capaç de superar la proximitat de l’atmosfera local. Sobre les parets tosques, el terra malmès i el sostre de formigó de l’actual espai es dissenya una estructura, una “pell flotant”. Es col·loquen peces de llamborda sobre la pell existent, però sense tocar-la, per passar-hi les instal·lacions. La seqüència crearà un recorregut que s’inicia ja des dels paviments de la vorera previs als accessos i continua per escales, rampes, plans i desnivells. Alguns llocs es revelen d’immediat. Els passejants es fan visibles, s’aproximen i desapareixen del camp de visió. Al fons, s’aixeca un racó amb glicines, dissenyat com a lloc de repòs, com si es tractés d’un petit mirador. En tot moment la mirada del passejant planeja fins al mar que apareix al fons.

Comunicar còmodament ambdós costats de l’avinguda Maristany, sense canvis de cota pronunciats i a partir de plans inclinats que se suavitzen amb replans intermedis –faciliten la mobilitat en el recorregut– creant un nou passatge on les rampes es configuren com un únic espai diàfan, amb accessos adaptats pels seus extrems que permeten enllaçar i relacionar tots els elements exteriors –escales, terrasses, tramvia, paviments, cotxes, bicicletes, etc.– aportant singularitat al conjunt a través de la materialitat amb què es revesteixen. D’aquesta manera es manté intacta la imatge exterior i es conserva la seva memòria, encara que el seu interior s’adapti als nous requeriments. A més es planteja que es converteixi en un punt singular i d’atracció en el barri, preveient que les pèrgoles de vegetació permetin una relació visual directa entre els dos espais d’accés. Un nou observatori cap a l’horitzó que recordi una relació propera amb el mar.

152



RELACIÓ AMB LA MOBILITAT DE L'ENTORN
NOUS ESPAIS D'ESTADA
MILLORES EN L'ACCESIBILITAT: ESCALES ADAPTADES
MILLORES EN L'ACCESIBILITAT: REPLÀ RAMPES
NOVES INTERRELACIONS AMB L'ENTORN
DIPÒSITS RECOLLIDA AIGÜES PLUVIALS



FINALISTA

El passatge de la llum

AUTORS

SENSUAL CITY ESTUDIO

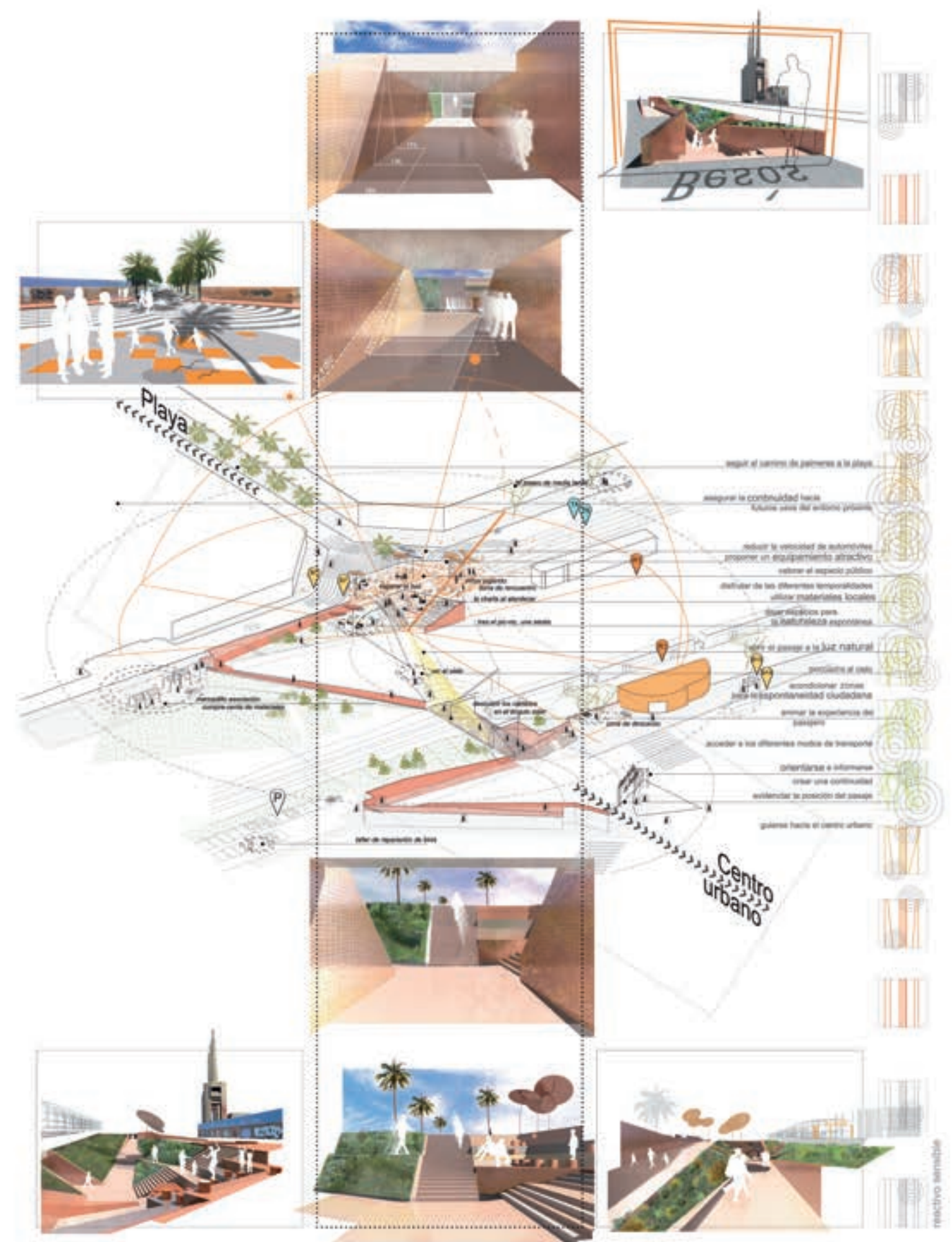
La identidad de Sant Adrià de Besòs se encuentra marcada por la implantación de varias centrales eléctricas a partir de 1912. Por esta razón, la localidad irradiadora de energía acabó conociéndose como "la ciudad de la luz".

En nuestra idea de pasaje, de continuidad entre pasado y futuro, "El passatge de la llum" aparece como captor e irradiador de esa energía a través de los siguientes dispositivos:

1. Apertura del pasaje a la luz solar
2. Recorrido intuitivo
3. Un trayecto eficiente

"El passatge de la llum" crea un espacio urbano a diferentes alturas que permite al pasajero disfrutar de las distintas movibilidades que conviven en el pasaje: ...el tren que pasa, ...la masa de gente que deja el tranvía en hora punta, ...el ciclista que desciende por las rampas, ... las charlas a media tarde.

"El passatge de la llum" se convierte en un dispositivo luminoso que pone en valor su interacción con el clima. El ángulo del sol, cambiante, forma parte de un mecanismo de información analógica que señala la llegada de los diferentes eventos de la ciudad.



FINALISTA

Processos d'intercanvi

AUTORS
ESTUDI ARQUITECTURA
TONI GIRONES

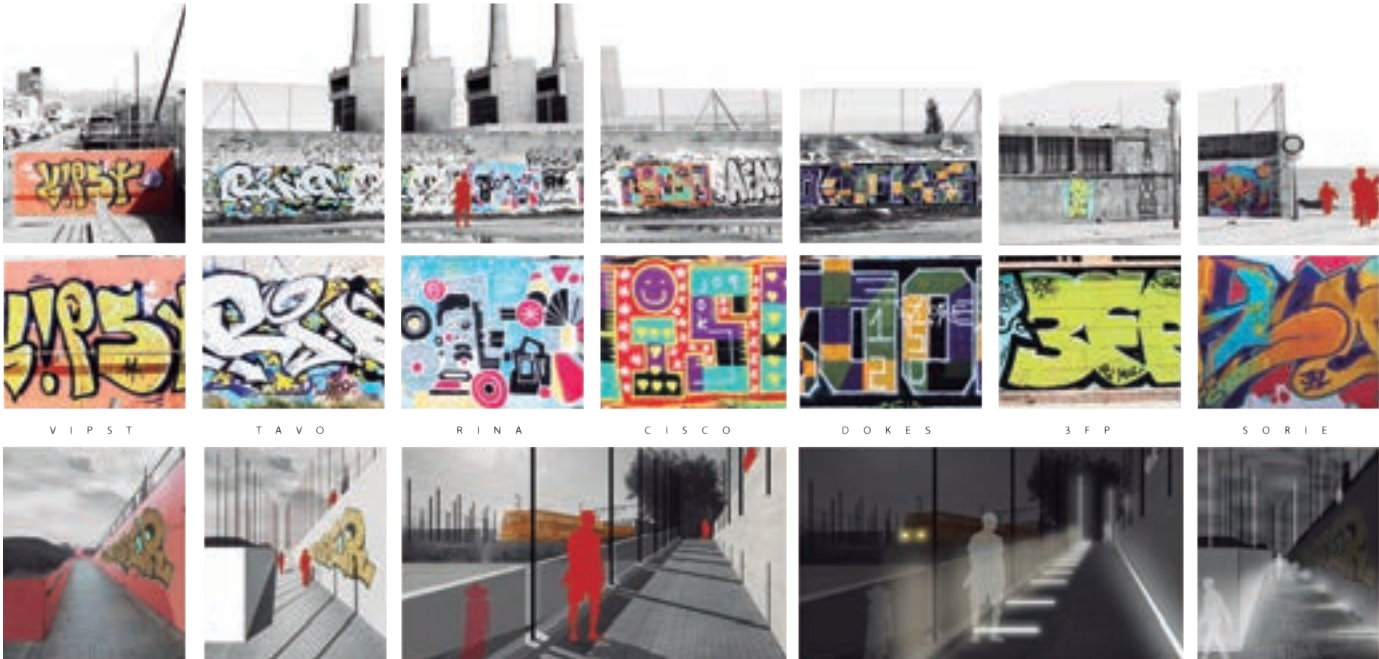
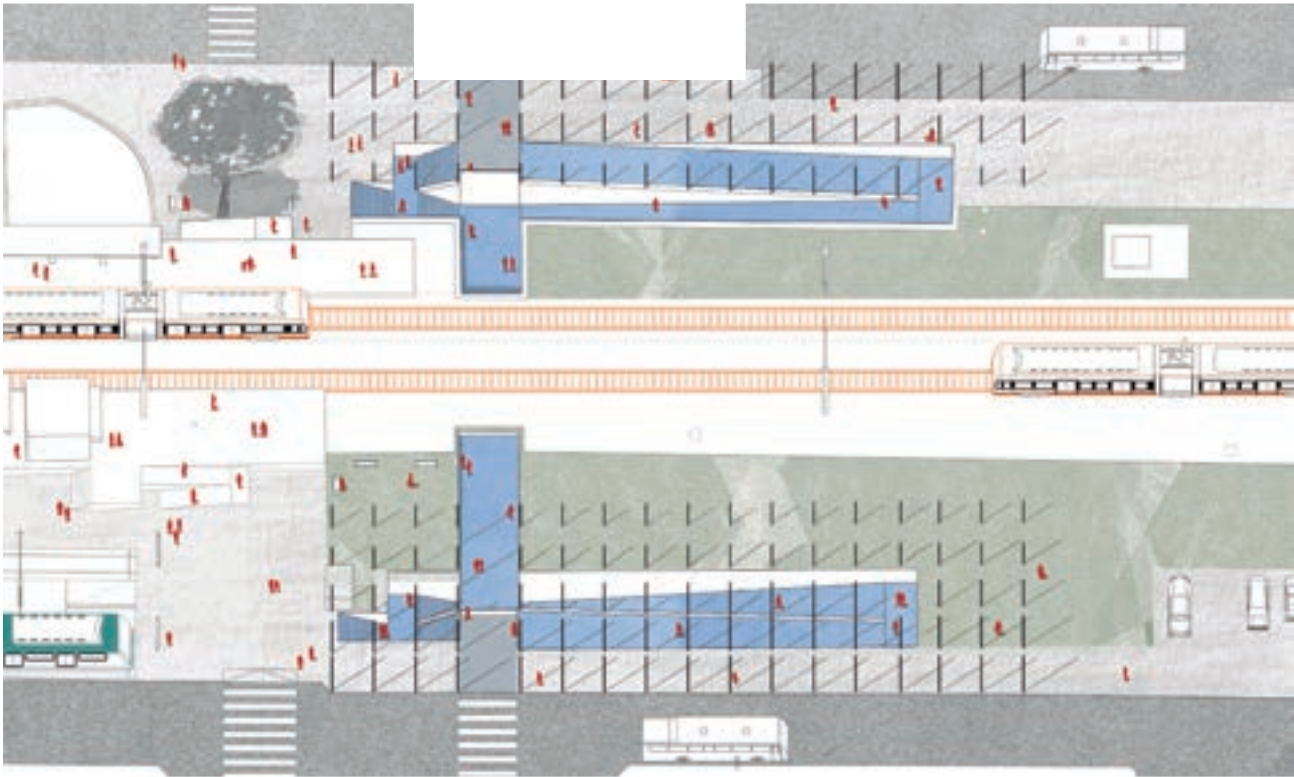
...UN BOSC DE FITES VERTICALS D'ACER COM A PRESÈNCIA A ESCALA URBANA...
L'espai que el passatge ocupa en el subsòl emergeix amb la disposició d'una retícula de barres d'acer d'alçària variable per la presència del tren, construint un volum d'aire canviant en funció del desplaçament del vianant i d'acord amb l'escala del lloc, que permet reconèixer el passatge en les progressives aproximacions.

...UN SUPORT EN BLANC PER PROJECTAR EL PAS DEL TEMPS A ESCALA HUMANA...
Es consoliden i regularitzen els diferents paraments verticals en el transitar del passatge per la catifa de panot pròpia de l'entorn. Les rampes i les escales envoltades de paraments emblanquinats com a suport que activa i posa en valor les ombres projectades al llarg del temps.

) ...UN PARÈNTESI OBERT... (
La part més interior del passatge es proposa com un parèntesi obert, on el que passa a la superfície, el sòl i el vol, es projecten reflectits a l'interior. L'espai cobert per la via del tren, t'embolcalla en blanc brillant registrant transversalment els moviments que transiten longitudinalment en ambdós sentits.

...EI JOC DELS GRAFFITS...
Un llenç en blanc on es pinta, uns patrons senzills que interactuen amb el disseny existent a cada canvi d'estació, per a tornar al blanc i a l'inici del joc.

Intervenint mínimament, interpretant unes condicions d'habitabilitat des de l'experiència quotidiana de les persones, potenciant la interacció, el joc i, en definitiva, l'intercanvi.



FINALISTA

Subsòl-sòl-vol

AUTORS

UTE FRANC FERNÁNDEZ
ANTONIO RAVALLI
XAVIER VANCELLS

Un paisatge de buits que esperen la interacció amb la gent. És un marc abstracte que convida a cada visitant a creuar-lo. Una arquitectura abstracta, amb rigor geomètric, que intensifica el valor del flux i de l'intercanvi, de l'experiència del temps i el paisatge.

VOL

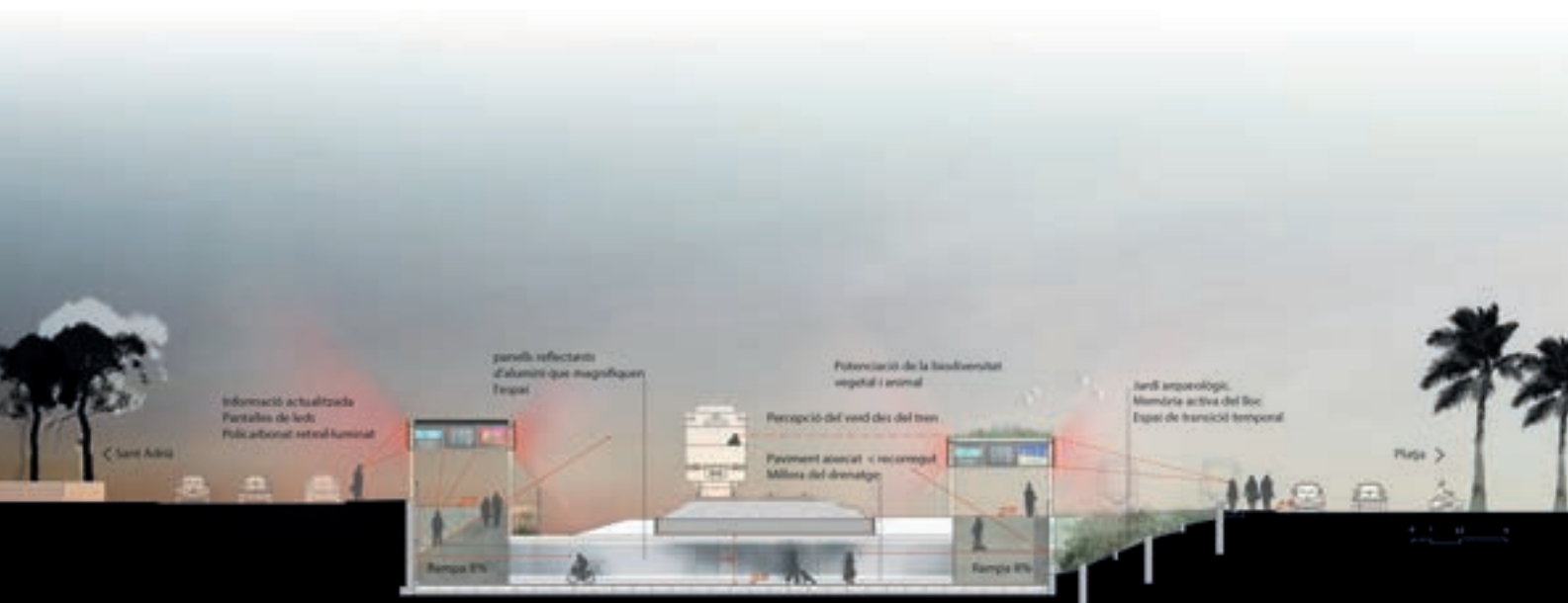
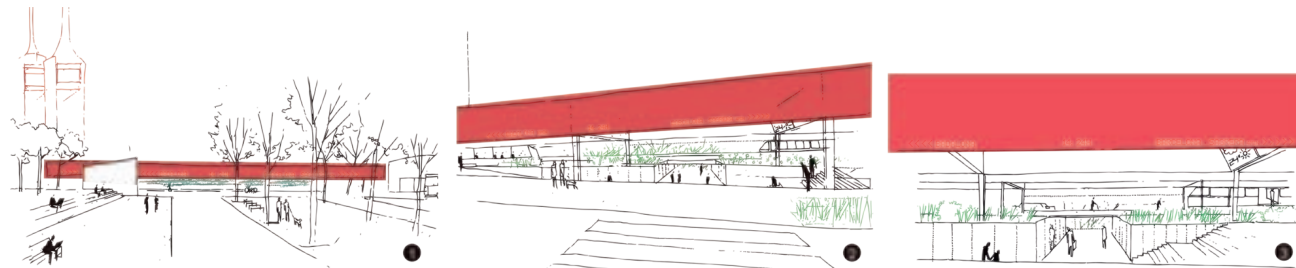
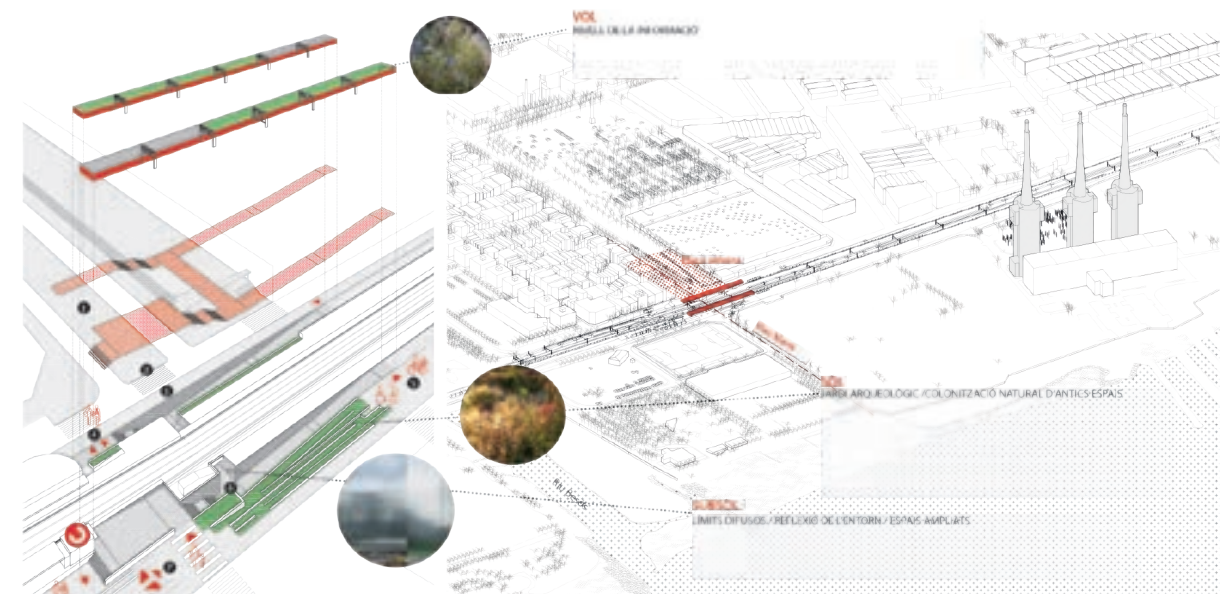
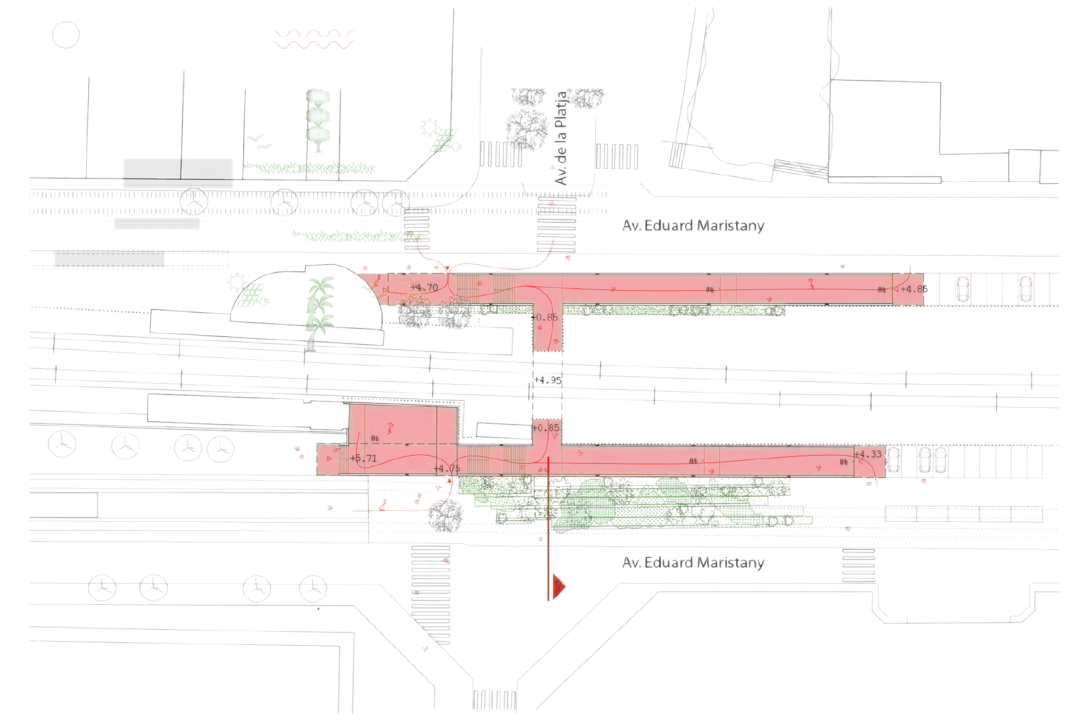
Nivell de la informació La pèrgola informativa de policarbonat retroil·luminat és un referent visual a nivell urbà que unifica la intervenció i proporciona informació dinàmica a través de leds. Una estructura metàl·lica lleugera cargolada permet un muntatge i manteniment fàcil.

SÒL

Jardí arqueològic / Colonització natural d'antics espais Intervenció temporal: es mantenen els murs de l'antic accés com a memòria activa del lloc, es demoleix el paviment i es reomple amb terres on es plantaran diverses espècies que afavoreixin la connectivitat ecològica dels corredors verds urbans.

SUBSÒL

Límits difusos / Reflexió de l'entorn / Espais ampliats Col·locació de panells d'alumini reflectants. Multiplicació de la sensació espacial. El verd i el sol inunden l'interior del passatge.



Crèdits

PASSATGES METROPOLITANS

Institut pour la ville en mouvement (IVM)
Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)
Consorti del Besòs

PUBLICACIÓ PASSATGES

Direcció
Ramon Torra
Gerent de l'AMB
Eduard Saurina
Coordinador de l'Oficina Tècnica de Gerència de l'AMB
Carles Llop
Director del Programa Passatges de l'IVM a Barcelona

Coordinació
Direcció de Serveis d'Urbanisme
Loles Herrero
Direcció de Serveis de l'Espai Públic
Noemí Martínez
Luisa Solsona

Coordinació de continguts
Helena Sanz
Anna Gutiérrez

Coordinació de producció
Servei de Comunicació de l'AMB

Equip AMB
Direcció de Serveis d'Urbanisme
Pere Ponsatí
Direcció de Serveis de l'Espai Públic
Stela Salinas
Lídia Serrat

Disseny gràfic i maquetació
ec.lluch. Comunicació gràfica

Fotografies emplaçaments
Adrià Goula

Traduccions/correccions
Traducciones y Tratamiento de la Documentación, S.L.
t&s® - Multilingual Publishing Services
Oficina Tècnica de Gerència de l'AMB
Isabel Clos

Impressió
Vanguard Gràfic

Agraïments:
Yuna Conan (IVM)
Thinhinane Derdar (IVM)
Estudiants urbanística IV-VIII, curs 2014-15, ETSAB-UPC
Aleix Armengol

Dipòsit legal
B 22842-2015

ISBN
978-84-87881-19-0

Barcelona, octubre de 2015
www.amb.cat
© Àrea Metropolitana de Barcelona
© dels textos: els autors mateixos

Nota: Els resums de les propostes fetes als concursos Passatges Metropolitans i Passatge Besòs s'han redactat a partir dels textos presentats pels autors, respectant l'estil i les aportacions de cada proposta.

EXPOSICIÓ

Coordinació i disseny
Direcció de Serveis de l'Espai Públic
Noemí Martínez
Luisa Solsona
Stela Salinas
Lídia Serrat
Direcció de Serveis d'Urbanisme
Loles Herrero
Laia Molist

Producció i muntatge
Rètols Alarcón

Agraïments
Helena Sanz, arquitecta
Ariadna Perich, adjunta a la Direcció de Servei d'Activitats Culturals i Publicacions de l'ETSAB
Roger Sauquet, sotsdirector de Cultura de l'ETSAV
Marta Serra, responsable del Comissionat de Cultura de l'ETSAV
Àlex Cuesta, tècnic del Comissionat de Cultura de l'ETSAV

Programa internacional:

PASSAGES



Concursos:

PASSATGES

Besòs
passage

Organitza:



consorci besòs

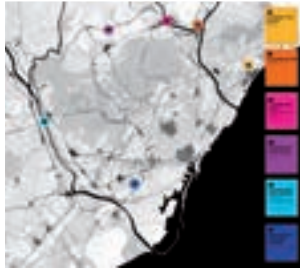
Col·labora:



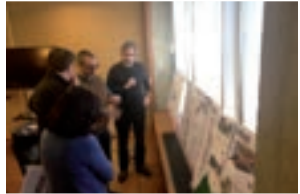
PRESENTACIÓ



CONCURS D'IDEES



EL JURAT I ELS EXPERTS



PRESENTACIÓ DE RESULTATS



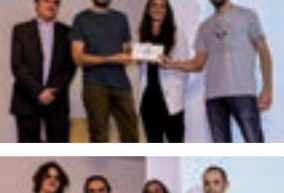
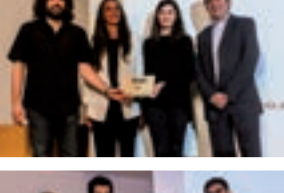
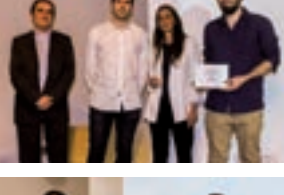
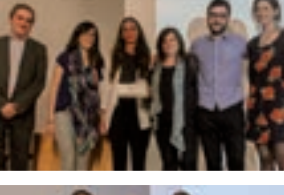
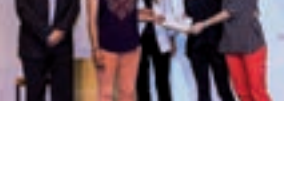
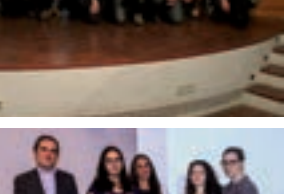
AMFITRIONS



L'EXPOSICIÓ



ELS GUANYADORS



Fruto de la colaboración entre el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y el Institut pour la Ville en Mouvement (IVM) / PSA Peugeot Citroën, y en el marco del programa internacional "Passages, espaces de transition pour la ville du 21^e siècle", os presentamos este libro, que contiene algunas reflexiones sobre los pasajes metropolitanos y los resultados de dos concursos desarrollados a lo largo de un año: Pasajes Metropolitanos y Pasaje Besòs.

Para el concurso de ideas organizado por el AMB, abierto a jóvenes profesionales, se han identificado seis emplazamientos en los que desarrollar propuestas de pasajes metropolitanos, con la colaboración de ocho municipios: Badalona, Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès, Ripollet, Sant Cugat del Vallès, Molins de Rei, Sant Vicenç dels Horts y L'Hospitalet de Llobregat.

El concurso organizado por el Consorcio del Besòs se ha planteado en dos fases y ha contado con la participación de cinco equipos finalistas que han propuesto soluciones para un "pasaje de la ciudad al mar" en el municipio de Sant Adrià de Besòs.

Los pasajes metropolitanos en el proyecto de la ciudad del siglo XXI necesitan una mirada a escala metropolitana y local que conjugue los diferentes requisitos de paso que confluyen en ellos.

The result of a partnership between Barcelona Metropolitan Area (AMB) and the Institut pour la Ville en Mouvement (IVM) / PSA Peugeot Citroën, and as part of the international programme "Passages: Espaces de transition pour la ville du 21^e siècle", we are proud to present this book, containing some thoughts on metropolitan passages and the results of two competitions held over the course of a year: Metropolitan Passages and Besòs Passage.

For the competition of ideas organised by AMB for young professionals, six sites were identified as the target for metropolitan passages projects, with the collaboration of eight municipalities: Badalona, Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès, Ripollet, Sant Cugat del Vallès, Molins de Rei, Sant Vicenç dels Horts and L'Hospitalet de Llobregat.

The competition organised by the Besòs Consortium involved two stages, with the participation of five finalist teams, who submitted projects for 'A passage from the city to the sea' in the town of Sant Adrià de Besòs.

Metropolitan passages of the 21st-century city, need to be looked at from a scale both metropolitan and local that takes into account all the access requirements involved.



www.amb.cat

PASSAGES

**INSTITUT
LA VILLE
EN MOUVEMENT**

consorcibesòs

