

Autor
Maria Rubert

Fotografia
Alex Giménez
Maria Rubert

GLÒRIES, VOLTA AL "RUEDO"

Baixo a la parada Glòries de la línia 1 del metro de Barcelona a dos quarts d'onze d'un diumenge de març. L'estació és un espai ampli, enrajolat, gris, ben organitzat, amb triple andana. La sortida del metro em condueix al centre de l'antiga plaça parc, un espai verd, frondós, precintat per una reixa guerxa. Intento seguir el cercle però no m'hi sento còmoda i em dirigeixo cap al Museu del Disseny. En uns contenidors es presenta una exposició sobre Barcelona que mostra les obres properes i recents, i que ens introdueix al soterrani de l'edifici en forma de pinça sobre el viaducte. Veient el que hi ha al voltant i el que queda per venir, em sembla enginyós. Continuo donant la volta al cercle i penso en les altres places rodones de Barcelona: Espanya, Cerdà i Francesc Macià, el centre de les quals és inaccessible al vianant. I en altres, les acabades d'estrenar Lesseps i Europa: que difícil conciliar les rasants i quines ferides deixen els soterraments! Quan s'acaben els semàfors comença la perifèria, però quan les vies es desenganxen de les voreres, també. Tant si s'eleven com si es deprimeixen.

La plaça rodona és un invent bo per circular. Es van projectar per ordenar les cruïlles de les avingudes als parcs i boscos des del segle XVII. Al començament del segle XX aquesta idea es va exportar per regular els nous trànsits de les ciutats. Ara la idea s'ha traslladat al territori. Potser és això el centre modern d'una ciutat: una cruïlla extraordinària, com la intersecció que dibuixa Tony Garnier entre els tres pols de la cité industrielle. Continuo la volta al "ruedo" d'aquesta plaça engruixida pels trens i el metro, busco l'eix de la Diagonal, és difícil. Més enllà, la Meridiana tampoc ho té fàcil. Són avingudes amb vocació territorial, seria bo que no s'interrompessin aquí. Gran Via amb una secció semisoterrada que ja es va allunyar fa alguns anys del centre cap al sud, cap als afores.

Tot el que acostumem a anomenar arquitectura queda lluny, els edificis s'enganxen els uns als altres de manera inquietant: l'elegant obús de Nouvel submergit en una vorera impossible, un hotel, el centre comercial, un edifici llarguíssim. Hi ha una escola en un edifici antic industrial i un centre comercial en un de modern. Costa d'ima-

GLÒRIES, VUELTA AL RUEDO

Bajo en la parada Glòries de la línia 1 del metro de Barcelona a las diez y media de un domingo de marzo. La estación es un espacio amplio, alicatado, gris, bien organizado, con triple andén. La salida del metro me conduce al centro de la antigua plaza-parque, un espacio verde, frondoso, precintado por una reja alabeada. Intento seguir el círculo pero no me siento cómoda y me dirijo hacia el Museo del Diseño. En unos contenedores se presenta una exposición sobre Barcelona que muestra las obras próximas y recientes, y que nos introduce en el subterráneo del edificio en forma de pinza sobre el viaducto. Visto lo que hay alrededor y lo que queda por venir, me parece ingenioso. Sigo dando la vuelta al círculo y pienso en las demás plazas redondas de Barcelona: Espanya, Cerdà y Francesc Macià, cuyo centro es inaccesible al peatón. Y en otras, las recién estrenadas Lesseps y Europa: ¡qué difícil acomodar las rasantes y qué heridas dejan los soterramientos! Cuando se acaban los semáforos empieza la periferia, pero cuando las vías se despegan de las aceras, también. Tanto si se elevan como si se deprimen.

La plaza redonda es un invento bueno para circular. Se proyectaron para ordenar los cruces de las avenidas en los parques y bosques desde el siglo XVII. A principios del siglo XX se exportó esa idea para regular los nuevos tráfico de las ciudades. Ahora se ha trasladado la idea al territorio. Quizás es eso el centro moderno de una ciudad: un extraordinario cruce, como la intersección que dibuja Tony Garnier entre los tres polos de la cité industrielle. Continúo la vuelta al ruedo de esta plaza abultada por los trenes y el metro, busco el eje de la Diagonal, está difícil. Más allá tampoco lo tiene fácil la Meridiana. Son avenidas con vocación territorial, sería bueno que no se interrumpieran aquí. Gran Via con una sección semisoterrada que ya se alejó hace algunos años del centro hacia el sur, hacia el extrarradio.

Todo lo que acostumbramos a llamar arquitectura queda lejos, los edificios se pegan unos a otros de manera inquietante: el elegante obús de Nouvel sumergido en una acera imposible, un hotel, el centro comercial, un edificio larguísimo. Hay una escuela en un edificio antiguo indus-

GLÒRIES, ANOTHER ROUND

I get off at Glòries on line 1 of Barcelona's Metro at ten thirty on a Sunday morning in March. The station is spacious, tiled, grey, well organized; it has a triple platform. The exit leads me to the centre of the old plaza-cum-park, a green, leafy space, enclosed by a curved railing. I try to follow the circle, but I feel uncomfortable and head to the site of the future Design Museum instead. An exhibition about Barcelona has been set up inside a couple of containers, showing recent and future planning projects, drawing us into the basement of this peg-shaped building above the viaduct. Considering what is already there and what is yet to come, it seems clever. I continue to walk around the circle and think about the other circular plazas in Barcelona: Espanya, Cerdà and Francesc Macià, with a centre that is inaccessible to pedestrians. The recently opened Lesseps and Europa plazas also come to mind: how difficult it is to accommodate different levels, and how deep the gashes of burying them underground! The disappearance of traffic lights marks the start of the periphery, but so does the point where roads, whether raised or lowered, are stripped of pavements.

The circular plaza is a good invention for handling traffic. Originally designed to organize the junction of avenues in 17th century parks, in the early 20th century, the idea of the plaza was exported to regulate the new traffic flows in cities. Now, it is being transferred to the scale of territory. Perhaps this is the modern centre of a city: an extraordinary junction, like the intersection drawn out by Tony Garnier between the three zones of his Cité Industrielle. I continue walking around the ring of the plaza taken up by trains and the Metro, looking for the axis of the Diagonal; it's no easy feat. Finding Meridiana isn't either. These are avenues with a territorial vocation; it would be good if they weren't interrupted here. Gran Via, with a semi-undergrounded section, started moving away from the centre some years ago, heading south, towards the outskirts.

Everything we usually call architecture seems faraway. Here buildings are awkwardly stuck together: Nouvel's elegant shell submerged in

ginar-se el que van ser. Més enllà arriben els Encants amb gats, homes amb xandall i testos. El soroll dels cotxes i tota mena d'autocars que circulen pel viaducte comença a ser important. El cartell "Encants Vells" és bonic, amb les lletres vermelles penjant del no-res. Segueixo el cercle i un bony marca la direcció de la Diagonal en el seu pitjor tram. Passen pocs cotxes, sembla que estiguem en una altra ciutat; el canvi de rasant brusca de Marina ha interromput l'avinguda. Es percep l'enorme escola vuitcentista. Més



São Paulo

enllà un munt de terra tapa, a l'estil land art, els edificis de l'Auditori i del Teatre Nacional, enigmàtics. Més lluny el tanatori. El tramvia passa per la Meridiana a pler, ocupant tot l'espai que li van donar al seu dia. Si ens imaginem una plaça central i activa, li falten autobusos, taxis i voreres àmplies per a vianants. Potser el millor de Glòries és el rotund cercle d'asfalt.

trial y un centro comercial en uno moderno. Cuesta imaginar lo que fueron. Más allá llegan los Encants con gatos, hombres con chándal y macetas. El ruido de los coches y todo tipo de autocares que circulan por el viaducto empieza a ser importante. El cartel "Encants Vells" es bonito, con las letras rojas colgando de la nada. Sigo el círculo y un bulto marca la dirección de la Diagonal en su tramo peor. Pasan pocos coches, parece que estemos en otra ciudad; el brusco cambio de rasante de Marina ha interrumpido la avenida. Se percibe la enorme escuela ochocentista. Más allá un montón de tierra tapa, a lo land art, los edificios del Auditorio i del Teatro Nacional, enigmáticos. Más lejos el tanatorio. El tranvía pasa por la Meridiana a sus anchas, ocupando todo el espacio que le dieron en su día. Si imaginamos una plaza central y activa, le faltan autobuses, taxis y aceras amplias para peatones. Quizás lo mejor de Glòries sea el rotundo círculo de asfalto.

Llevamos más de cien años con propuestas. El plan de enlaces de Léon Jaussely de 1904 prevé un centro geométrico de mayor ambición. Un enlace por la Diagonal hacia la estación, al norte, y dos avenidas más dibujando una plaza elíptica donde se prevé el nuevo ayuntamiento. El plan comarcal de 1953 confirma la centralidad en aquel descampado contiguo a la gran playa de vías bajo Alí Bei y en 1958 un plan parcial ordena la edificación abierta esquivando vías y cortes. El Plan de enlaces de 1966, que plantea el nuevo esquema ferroviario, busca soluciones para dar permeabilidad a las calles interrumpidas por las vías. Está sobre la mesa un proyecto que recupera un amplio espacio público rectangular, elevando la cota media por encima de los ferrocarriles, y soluciona bien las circulaciones soterrando carriles centrales de Diagonal y Gran Via. Quizás lo más interesante es la claridad geométrica y la continuidad del espacio libre; lo más controvertido, la interrupción del viario, el enlace truncado con la Diagonal.

El anillo superior que se construyó en el 92 para la circulación de automóviles puede ser hoy un buen pórtico para los usos variados del mercado y podemos aprovecharlo como ocurre en otras ciudades. Se multiplican los ejemplos de reutilización de estas estructuras elevadas en desuso, desde las que contemplan la calle y la actividad de la ciudad: la Promenade plantée en París, la High Line en Nueva York, el sugerente nuevo uso de vías en São Paulo o las propuestas para el Periférico de México. Las imágenes visionarias de la exposición de París de 1900 sugieren también ideas para la reutilización... En condiciones de densidad, las posibilidades que ofrece una cinta de asfalto elevada son infinitas.

Hubo un tiempo en que parecía que la manera de integrar las grandes infraestructuras en la ciudad confortable era tapparlas y esconderlas. Proyectos más recientes ensayan el desdoblamiento de la cota cero con topografía envolvente para albergar usos y actividades bajo un tapizalfombra de espacio público. Pero los tiempos están cambiando. El verdadero nodo posible en Glòries es ferroviario y está escondido. Incluso

an impossible pavement, a hotel, the long shopping mall. There is a school in an old industrial building and a shopping mall in a modern one. It is hard to imagine what they might have been like. Further along comes the Encants flea market, full of cats, men in tracksuits and flowerpots. The noise of the cars and buses driving over the viaduct starts to grow considerably. The "Encants Vells" sign is pleasant, with its red letters hanging in mid-air. I follow the circle and a bulk marks the direction of Diagonal, in its worst stretch. Few cars go by, it seems like we could be in another city; the sudden change of slope of Marina interrupts the avenue. The huge nineteenth-century school comes into sight. Further afield, a mound of earth evoking Land Art hides the enigmatic buildings of the Auditori and the Teatre Nacional. Then come the funeral homes. The tram moves comfortably along Meridiana, occupying all the space it was assigned in its day. If we want to imagine an active central plaza, we are missing buses, taxis and broad pavements with pedestrians. Perhaps the best thing about Glòries is its forceful asphalt roundabout.



Plaça Rodona de València
Plaza Redonda de Valencia
Round Square in Valencia

We've had over 100 years of proposals and projects for Glòries. Léon Jaussely's Connections Plan of 1904 envisaged a more ambitious geometric centre, with a connection via Diagonal to the station, to the north, and another two avenues, drawing out an elliptical plaza that was to accommodate the new City Hall. The 1953 County Plan reaffirmed the plaza's centrality on the tract of open land adjacent to the great expanse of tracks beneath Alí Bei street and, in 1958, a partial plan called for open construction, avoiding tracks and detours. The 1966 Connections Plan, which addressed the new railway layout, sought to restore permeability to the streets interrupted by the tracks. There is a project in the pipeline to recover a large rectangular public space, raising the average level above the railway lines and easing traffic flows by burrying the central lanes of Diagonal and Gran Via underground. The most interesting aspect is perhaps the geometric clarity and the continuity of the open space, while the most controversial one is the interruption of the street system, the truncated connection with Diagonal.

The raised ring that was constructed in 1992 for car traffic could provide a portico for various market activities, as other cities have done with similar structures. There are many examples of reuse of obsolete raised structures to offer views of the street and the city's activity: the

Fa més de cent anys que fem propostes. El pla d'enllaços de Léon Jaussely de 1904 preveu un centre geomètric més ambiciós. Un enllaç per la Diagonal cap a l'estació, al nord, i dues avingudes més dibuixant una plaça el·líptica on es preveu el nou ajuntament. El pla comarcal de 1953 confirma la centralitat en aquell des-campat contigu a la gran platja de vies sota Alí Bei i el 1958 un pla parcial ordena l'edificació oberta esquivant vies i talls. El Pla d'enllaços de 1966, que planteja el nou esquema ferroviari, cerca solucions per donar permeabilitat als carrers interromputs per les vies. Sobre la taula hi ha un projecte que recupera un ampli espai públic rectangular, elevat la cota mitjana per sobre dels ferrocarrils, i que soluciona bé les circulacions soterrant carrils centrals de la Diagonal i la Gran Via. Potser el més interessant és la claredat geomètrica i la continuïtat de l'espai lliure; el més controvertit, la interrupció del viari, l'enllaç truncat amb la Diagonal.

Avui l'anell superior que es va construir el 92 per a la circulació d'automòbils pot ser un bon pòrtic per als usos variats del mercat i el podem aprofitar, com s'esdevé en altres ciutats. Els exemples de reutilització d'aquestes estructures elevades en desús, des de les quals es pot contemplar el carrer i l'activitat de la ciutat, es multipliquen: la Promenade plantée a París, la High Line a Nova York, el suggeridor nou ús de vies a São Paulo o les propostes per al Perifèric de Mèxic. Les imatges visionàries de l'exposició de París de 1900 també suggereixen idees per a la reutilització... En condicions de densitat, les possibilitats que ofereix una cinta d'asfalt elevada són infinites.

Hi va haver un temps en què semblava que la manera d'integrar les grans infraestructures en la ciutat confortable era tapar-les i amagar-les. Projectes més recents assagen el desplegament de la cota zero amb topografia envoltant per allotjar-hi usos i activitats sota un tapís catifa d'espai públic. Però els temps estan canviant. El veritable node possible a Glòries és ferroviari i està amagat. Fins i tot hi ha una estació fantasma. Per què no manifestar la seva condició d'extraordinària cruïlla d'avingudes i ferrocarrils?

Podríem treure la tapa central de l'anell per accedir còmodament a les estacions del subsòl. Substituir els accessos laterals amagats al metro i donar-los el protagonisme i la rellevància que mereixen. Les estacions de metro fa molts anys que s'estan amb discreció a les cantonades, com demanant perdó. Potser el moment actual demana descobrir més que ocultar, reutilitzar més que enderrocar. Podem fins i tot aprofitar durant uns anys el pòrtic del tambor d'asfalt per a altres usos. A nivell, seria bo ampliar voreres i espais per a taxis, autobusos tramvies, bicicletes i tots els vehicles sobre rodes que hagin de venir. Torno al metro. En 19 minuts, amb transbord inclòs, sóc a Fontana.



Promenade plantée in Paris, the High Line in New York, the thought-provoking proposals for new uses of elevated tracks in São Paulo or the Periférico beltway in Mexico City. The visionary images of the 1900 Paris exhibition also offer ideas for reuse... Given conditions of density, the possibilities offered by a raised strip of asphalt are endless.

There was a time when it seemed that the way to comfortably integrate major infrastructure into a city was to cover it up and conceal it. More recent projects split the ground level in a topographical surround to accommodate uses and activities under a carpet of public space. The times are changing. The real potential for a junction at Glòries lies in the railway, which is currently hidden—there's even a ghost station. Why not bring out its condition as an extraordinary node of avenues and railway lines?



The High Line. New York

hay una estación fantasma. ¿Por qué no manifestar su condición de extraordinario cruce de avenidas y ferrocarriles?

Podríamos sacar la tapa central del anillo para acceder cómodamente a las estaciones del subsuelo. Sustituir los accesos laterales escondidos al metro y darles el protagonismo y relevancia que merecen. Las estaciones de metro llevan muchos años con discreción en las esquinas, como pidiendo perdón. Quizás el momento actual pide descubrir más que ocultar, reutilizar más que derribar. Podemos incluso aprovechar por unos años el pòrtic del tambor de asfalto para otros usos. A nivel, sería bueno ampliar aceras y espacios para taxis, autobuses tranvías, bicicletas y todos los vehículos sobre ruedas por venir. Vuelvo al metro. En 19 minutos, transbordo incluido, estoy en Fontana.

We could remove the centre of the ring to create easy access to the stations below ground; substitute the side entrances hidden in the Metro and give them the protagonism and relevance they deserve. Metro stations have been standing discreetly on street corners for years, almost apologetically. Perhaps our time calls for revealing rather than hiding, reusing rather than demolishing. We could even the arches of this asphalt drum for other uses. At street level, it would be good to extend pavements and spaces for taxis, buses, trams, bicycles and other wheeled vehicles to come. I go back to the Metro. One transfer and nineteen minutes later, I'm at Fontana.