

Els Aperitius del LUB



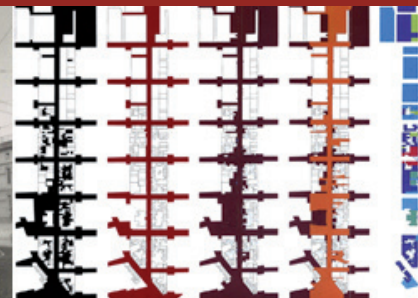
21-II-2011
Girona Barri Vell
Joaquim Español



20-IX-2010
El Camp
Jordi Sardà
Antonio Font



21-VI-2010
Ponències Barcelona
Josep Parcerisa
Miquel Roa
Mària Rubert



22-II-2010
Deph Configurations
Kris Scheerlink

Encuentros periódicos de presentación y debate del LUB
Regular meetings of presentation and discussion of LUB

DUR

02-2011
www.dur.upc.edu

Girona, barri vell. Una mirada personal

| Quim Español



1. La escalinata de la Catedral vista des del campanar © J.M. Oliveras i Puig

L'explicació d'una ciutat no és mai objectiva. Si qui ens en parla és arquitecte, encara ho pot ser menys. I si a més, la ciutat de què ens parla és la seva, i és per tant escenari de vivències quotidianes, objecte de projectes professionals i de recerques, lectures i escrits, la reflexió que en resulta és sens dubte d'una intensitat única. L'arquitecte, poeta i professor Joaquim Español va obrir-nos els ulls a la seva ciutat, Girona, a través de l'explicació d'un treball professional que ha donat lloc a la publicació del llibre "Girona, anatomia de la ciutat històrica".

SAURES

El barri vell de Girona és com un saure antic atrapat al relleu, un animal confós amb la geografia i les cicatrius de la història. Un saure situat a l'encreuament de quatre rius, el Ter, l'Onyar, el Galligans i el Güell, en una plataforma plana on vessa el relleu de les Gavarres, i dotat d'una inèrcia rossiana, que el defineix per la suma d'espais públics i d'emergències (monuments).

ESTRUCTURA

La Via Augusta romana passa pel congost que retallen els rius. S'enfila des del sud cap al Fòrum romà, que avui és la plaça de la Catedral, i ajusta les seves rasants durant la pujada per tornar a baixar després. La muralla romana, en forma de triangle, escala la muntanya, i en segueix la traça en un dels seus costats. El seu recorregut és visible en el teixit medieval de la ciutat: encara treballa com a espina dorsal del barri vell, ara és el carrer dels Ciutadans, el carrer de la Força.

CONTRASTOS

L'estructura que cus la Via Augusta es completa amb una sèrie de recorreguts transversals en espina de peix: a ponent cap als eixamples de

Vilanova i l'Areny, a l'est amb escalinates, que són escletxes entre els grans massissos edificats, entre les baluernes d'origen feudal, de gran alçada respecte a l'amplada del carrer. Es tornen lluminoses quan les pugem i arribem a les places des d'on podem contemplar les teulades de la ciutat; també quan les baixem, i apareixem de nou a la Via Augusta.

Més contrastos: contraposada a la ciutat medieval, la Rambla, dolça, de rasant suau. De nou la llum. I l'Onyar, amb una distància d'entre cinquanta i vuitanta metres entre marges, encara més ample i amb encara més llum que la Rambla. O la Plaça de Sant Agustí, de l'arquitecte Almeda, l'únic espai de Girona amb Servituds Especials d'Arquitectura.

PERSISTÈNCIA

La Catedral se situa a la plaça del Mercadal, ocupant la mateixa posició que el Temple d'August tenia al Fòrum romà, davant els jutjats, que alhora estan a la mateix lloc on s'emplaçava la basílica. Aquesta persistència dels usos i de la història també es fa evident en la imatge d'un fragment de muralla: se superposen els carreus petits i regulars de la primera muralla romana amb els vestigis sorrencs, més grans i irregulars de la defensa que va fer la ciutat el segle III dC per protegir-se de les invasions bàrbares; i encara al damunt hi veiem restes de la muralla carolíngia.

COHERÈNCIA

Tornem a la ciutat medieval per parlar de la coherència que ens transmeten les imatges de les teulades. La reticitat dels carrers i la unitat del teixit s'expliquen per la lentitud d'una construcció que no varia les seves tècniques entre els segles XI i XIV, per una repetició erràtica en l'espai d'elements que no són mai iguals però que sempre són semblants, per una decantació que repeteix els tipus en les substitucions per parcel·les, per cases. Per descriure-ho recupera les paraules de l'Abat Laugier referides a la ciutat medieval: "Unitat en el detall, tumult en el conjunt".



2. Contrallums piranesians a l'interior de la Catedral
© J.M. Oliveras i Puig

Tres tipologies configuren aquest conjunt: la casa artesana pobra, el casalot (caracteritzat per la seva magnitud, a les parts altes de la ciutat, dels ciutadans honorats, aquells que han fet d'intermediaris entre senyors feudals i llogaters, i han fet fortuna doncs, especulant) i la casa noble (molt semblant al casalot per l'amplada de la seva façana, per la proporció entre forats i massissos, per l'absència de cossos sortints i per la seva estructura amb pati interior).

BARROC

La plaça de la Catedral està oprimida pels noranta-nou esglaons que conformen la seva escalinata. De nou t'eixampla el cor l'efecte sorpresa de passar de la foscor a la llum, dels carrerons a la plaça trapezoïdal. És evident la desproporció entre continent (gran) i contingut (encara més gran); l'escalinata que el segle XVIII va fer construir el bisbe Pontich,

comprimint l'espai, contrasta amb l'anterior escala medieval, estreta i dreta. Les escaletes que deixa amb els límits són massa estretes per la seva enormitat.

La capella de Sant Narcís, a l'església de Sant Feliu, de l'últim decenni del XVIII és d'un barroc encara més contundent. La planta la defineixen tres el·lipses: la de la sala, la de l'altar, i la que allotja el cambril del sant. La tensió i el clarobscur caracteritzen una sala principal borrominiana.

CONTUNDÈNCIA

Girona és monocèntrica pel pes enorme que té la catedral. És un artefacte en un punt alt de la ciutat, i tot criteri de composició li és negat en el seu exterior: una girota d'arcs gòtics enganxada de qualsevol manera a la nau, un campanar romànic, un cisellat delicat de la porta dels apòstols de Guillem Morey a continuació d'uns contraforts sense cap gràcia, un campanar de planta octogonal aixafada sobre una base d'arestes tallades a quaranta-cinc graus, una portalada barroca fent de tap cap a la plaça.

Aquest desordre aparent es converteix en contundència, unitat i coherència a l'interior: una única nau es construeix embolcallant l'església romànica, que no s'acaba d'enderrocar fins construir-se la portalada exterior barroca.

SEVERITAT

Si ens preguntem si darrere els contrastos de llum, els pendents, la verticalitat, la pedra i la història, les ciutats ens amaguen una ànima, per a en Joaquim Español, la severitat és la condició genètica que caracteritza la de Girona i la dels seus gironins conspicus (els seus ciutadans honorats), la d'aquells ciutadans seriosos que no somriuen mai. Com si les dues coses haguessin de lligar, la ciutat severa i els ciutadans severos.

La seva biòpsia de Girona, una explicació idiosincràtica amb barreja de detalls, coses generals i arguments universals, tenyida d'algunes pinzellades autobiogràfiques, ens confirma la sospita que les ciutats tenen uns valors (intangibles) més enllà de les seves virtuts materials.

02-2011

www.dur.upc.edu

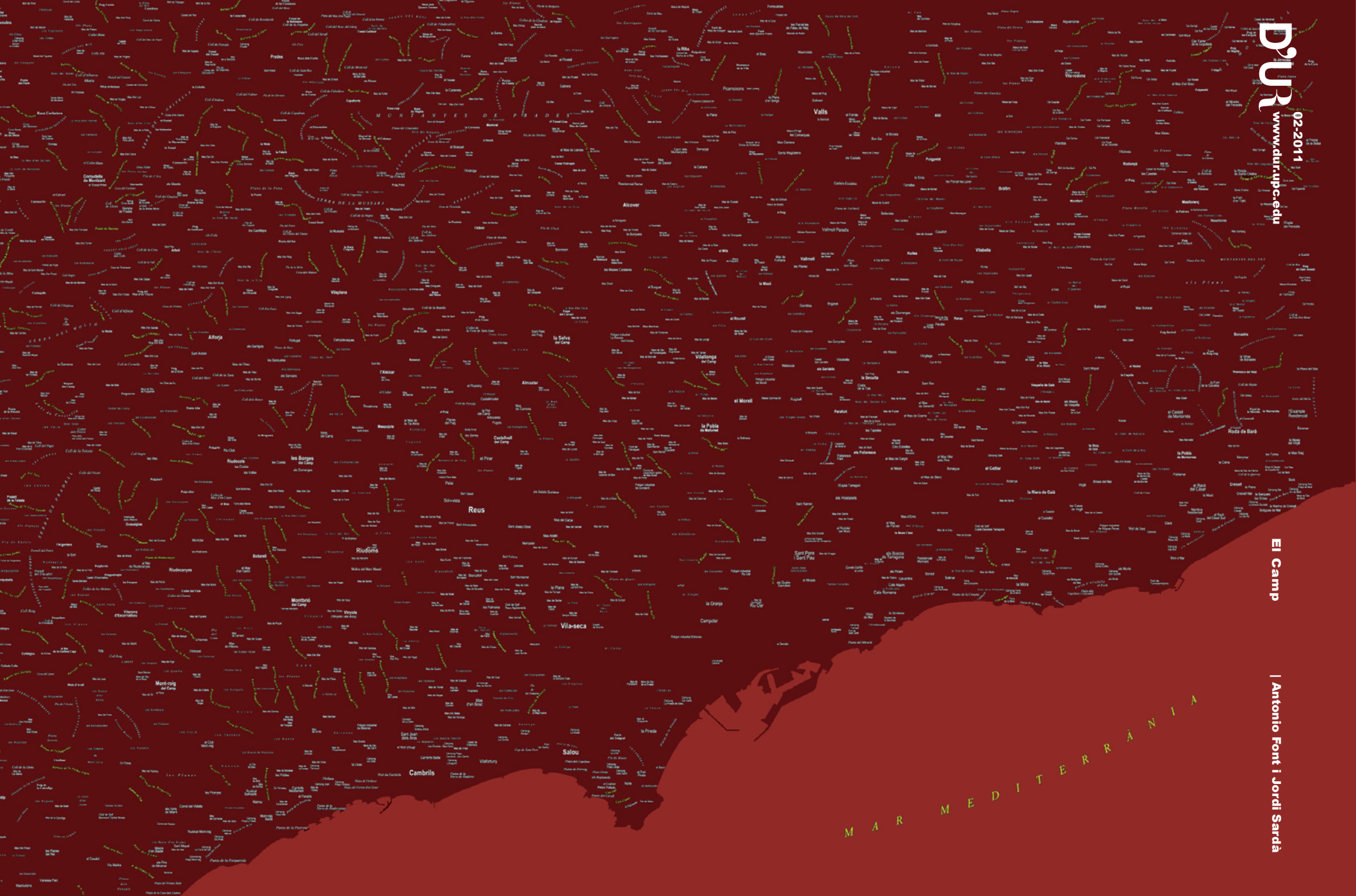
DUR

Girona, barri vell. Una mirada personal

| Quim Español

3. La escalinata de la Catedral vista des del campanar. © J.M. Oliveras i Puig





El Camp

Antonio Font, Jordi Sardà_ 20 de Setembre de 2010

El Camp, vuit del matí d'un plujós dia de setembre, d'aquells que s'entesten a no obrir clarianes i fer feixugues les últimes veremes d'un macabeu cada cop menys tendre. La humitat de l'ambient, però, ha revifat els verds de les hortes, ha torrat els tons d'una terra massa pàl·lida a l'estiu i ha reviscolat les fesomies dels assedegats mars d'avellaners. Més amunt del llunyà horitzó, la grisor incontestable dels núvols aiguabarreja mar i fum amagant rere l'omnipresent teló de la Mussara, totes les ciutats del món. A la plana, pocs referents de llunyania ni fites que anunciïn altres comarques. Les fumeres tenen més protagonisme que mai i converteixen, olors a banda, el panorama matiner en un escenari digne d'un Turner provincià. Escassos indicis urbans. Tímids, ni la mida dels seus campanars ni la seva posició deixen entreveure cap rastre de capitalitat evident. A Barcelona ja ens esperen.

Un territori no té mai una única lectura ni pot ser copsat enterament per una sola mirada. El Camp tampoc. Espai ric en contrastos, matisos, oportunitats, reptes i contradiccions, la trobada al LUB és una ocasió per discutir sobre les complexitats del paradigma urbà actual a través d'un format partit. Dues ponències que volen proposar una lectura dialogada entre la visió cal·leïdoscòpica i heterogènia del número especial de la revista AT (#19) i el Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona, coordinat des del Departament d'Urbanística de l'Escola del Vallès.

Ens acompanyen també Joan Llorc (Director General d'Actuacions Concertades DPTOP), Pilar Carbassa i Anton Pàmies (Ajuntament de Reus) i Joan Manuel Zaguirre (Revista AT-COAC).

AT

El 19 de desembre de 2006 va entrar en servei la línia d'alta velocitat entre Lleida i Tarragona. Dos anys més tard, el Camp i Barcelona quedaven a tan sols 33 minuts de tren. Un solcat de túnels i ponts i una estació de mida

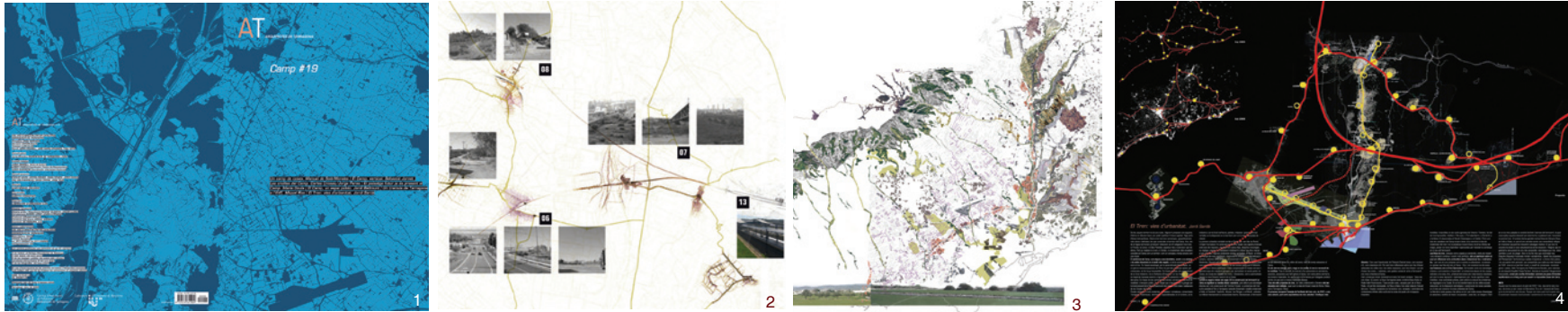


ostentosa i posició controvertida ho permetien definitivament. Aquest repte -i alhora oportunitat- històric per un territori transcendent en el desenvolupament català, va convertir-se, l'any 2007, en tema central de projecte pel curs d'Urbanística VI Matins de l'ETSAB. Un grup de professors, moltes lectures incisives, diagnòsiques variades i estratègies diversificades per un camp que presenta qualitats i disfuncions a parts iguals, van fer el pas d'exercici acadèmic a les set lectures sintètiques, articulades i complementàries que presenta la revista. Mirades tangencials sobre sistemes, fluxos, nusos, paisatges i assentaments que reflexionen a propòsit de la identitat del Camp actual i en consoliden el catàleg de possibilitats i limitacions.

La revista proposa un passeig distret i variat. Del Camp de Coses (plenes i buides) que descriu Manuel de Solà-Morales salta a la condició de verticalitat defensada per Sebastià Jornet; travessa les Cruïlles que estudien Carles Crosas i Jorge Perea; creua el paisatge futur que imagina Maria Goula i, com relata Jordi Bellmunt, viu el Camp com un gran espai públic. Miquel Roa dibuixa el tramvia que enllaçarà Tarragona i l'AVE mentre que Jordi Sardà defensa la recuperació de les línies de tren com a veritables vies d'urbanitat. De rerefons, una hipòtesis tan reiterada com contradictòria es qüestiona si el Camp és ciutat. Explicats amb mesurades paraules del professor Sardà i acompanyats de les suggerents imatges i cartografies, el camí a través dels articles de l'AT#19 se'ns va fer curt.

PDU

En tràmit d'aprovació, el Pla Director Urbanístic que coordina i presenta Antonio Font concentra un àmbit d'estudi vinculat, sobretot, al conjunt de ciutats-interciutats aparegut i consolidat els darrers 30 anys al llarg de la línia de costa meridional catalana. Agrupant 22 municipis, aquesta conurbació central al voltant del tradicional eix Tarragona-Reus mostra



1. Portada AT#19. Camp. COAC Dem. Tarragona i UPC, 2010
2. Les cruïlles del Camp. C. Crosas i J. Perea
3. El paisatge futur ja és present al Camp. M. Goula
4. El tren: vies d'urbanitat. J. Sardà.

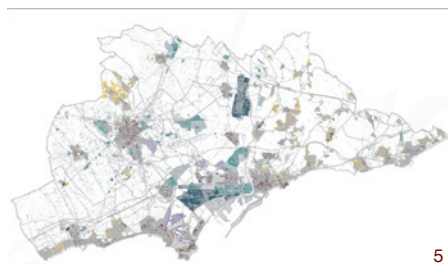
una tensió evident entre el potencial vertebrador dels escassos espais oberts que encara resten lliures i les servituds que genera un creixent empori d'activitats productives (dues refineries, nombrosos polígons i diverses zones logístiques) i del lleure (Port Aventura, càmpings i altres instal·lacions situades entre Salou i Cambrils). Alhora, fa palès el domini anorreador de les infraestructures de pas i evidencia la manca d'una xarxa eficaç d'infraestructures intermèdies que alleugereixin l'elevat volum de fluxos interns. En mostra alguns esbossos de l'ordenació de les xarxes de viari, ferrocarril (de mercaderies, rodalies i llarga distància) alhora que presenta alguns projectes lligats a mobilitat (el nou TRAMCAMP, l'ampliació de l'aeroport o la nova Estació Central).

En referència als assentaments, Antonio Font incideix en la perillositat inherent a les poblacions del Camp. El risc tecnològic i d'incendis forestals justifica una sèrie de servituds urbanes i dibuixa un mosaic de taques grans i línies gruixudes. Un resultat que contrasta, gràficament i conceptual, amb aquella primererència i eloqüent imatge d'un camp planer, embolcallat i protegit per contraforts, regat per un riu escàs i diverses rieres massa curtes que ha estat, en definitiva, el suport físic que ha pautat els ritmes i graus d'urbanitat de l'àmbit estudiat.

DEBAT

La complexitat del tema i els anys d'experiència en planejament de la majoria dels participants van conduir a un debat ric en matisos, plantejaments i mètodes. Manuel de Solà-Morales obre el torn. Posa en dubte l'efectivitat dels actuals "plans de taques i eixos" per la seva excessiva rigidesa i contempla la possible introducció de nous instruments urbanístics més flexibles que normativitzin i jerarquitzin alhora valors municipals i de territori. Normes, segurament, que promourien una major transescalaritat capaç de superar els límits dels termes municipals i les disparitats administratives que, d'aquesta manera, donés resposta al conjunt de reptes comuns. Segons Miquel Domingo, Catalunya pateix un excés de municipis i caldria, potser, repensar-ne les divisions i el seu poder.

En aquest mateix sentit, Miquel Roa planteja unitats administratives més àmplies i es pregunta: "seria possible un alcalde per comarca"? Per altra banda, Josep Parcerisa, es qüestiona el propi àmbit del Pla. Als 22 municipis que s'hi acullen, caldria sumar-hi els grans districtes al marge dret del Francolí (les grans companyies químiques -BASF, Repsol, o Dow... que ocupen fins al 40% del sòl d'aquest àmbit), el port i la Canonja i Torreforta. Sumats, dibuixen una mena de nova entitat urbana inèdita amb un poder



5



6



7



8

5. Assentaments urbans

6. Infraestructures. Ordenació de la xarxa viària

7. Infraestructures. Ordenació de la xarxa ferroviària

8. Infraestructures

Font: Proposta Tramcamp. Pla Director Urbanístic de l'àmbit central del Camp de Tarragona, Càtedra d'Urbanística de l'ETSAV (UPC), 2010

únic i mancomunat capaç de liderar i capitalitzar el nou desenvolupament del Camp. Podria ser, com en el cas francès, creant la figura metropolitana del que anomenen *agglomération*.

Pel professor Enric Serra, si bé els conceptes de continuïtat i proximitat són propis de l'escala urbana i del planejament derivat, a nivell territorial caldrien algunes "idees fortes" capaces d'estructurar un model que s'acabés imposant amb èxit. L'aposta del Camp passaria, de ben segur, pel paper integrador de l'espai buit. Seguint aquesta argumentació, Manuel Solà-Morales planteja que, si els ecologistes es van inventar el concepte de "corredors naturals" i els alcaldes ja l'han adoptat en les seves polítiques, potser tocaria imaginar un nova figura instrumental al voltant dels "buits actius" que actués com una renovada categoria supramunicipal. Per Sebastià Jornet, les 2.500 hectàrees no ocupades del Camp haurien de poder jugar un paper més determinant en el nou model de creixement i estructuració territorial. Si tan sols podem actuar veritablement sobre unes

80 hectàrees encara no compromeses per altres planejaments o servituds, entra en crisi la pròpia figura de Pla Director. Conscient de la importància de l'espai lliure i seguint aquest fil de debat, Maria Rubert va plantejar la possibilitat estratègica de deconstruir algunes de les coses fetes en els darrers anys.

En qualsevol cas, queda clar que es tracta d'un àmbit difícil i d'un consens impossible. Per Joan Llorc, el valor del Pla rau en la seva pròpia capacitat de generar una taula de discussió interna difícilment imaginable des de l'òptica i escala municipal. D'aquesta manera, doncs, l'intens debat encetat per la revista i encoratjat pel PDU quedà sobre la taula. Una taula, per cert, parada amb els productes d'un Camp massa industrial i endolcida amb menjablanc amb què vàrem posar fi a una jornada dedicada a imaginar el futur del Camp.

DEPTH CONFIGURATIONS

Proximity, permeability and territorial boundaries in urban projects

Kris W. B. Scheerlinck, Amador Ferrer i Aixalá (director de Tesi)

22nd February 2010

Thesis

The thesis considers depth configurations and access control the main parameters of academic research. The investigation domain is defined by an intermediate and alternating scale, associated with the complexity of urban projects. The thesis pronounces a theoretical and conceptual discourse about depth, tested by re-reading historical and contemporary projects that used various models of proximity and accessibility. The academic investigation includes references about proximity, permeability, territorial boundaries and the study of depth configurations, together with its spatial, social, cultural and environmental conditions.

The present thesis is a result of a systematic of urban projects at different scales: from the domestic scale, to the scale of the neighbourhood till the dimension and complexity of urban development areas. The thesis studies and compares depth configurations that determine linear and multiple movements between public and private realms, between spaces with individual or collective use. Collective space and its related systems of relative distances are considered the file rouge of investigation.

The present dissertation redefines and frames the concept of depth and explains, classifies and compares different models of accessibility and

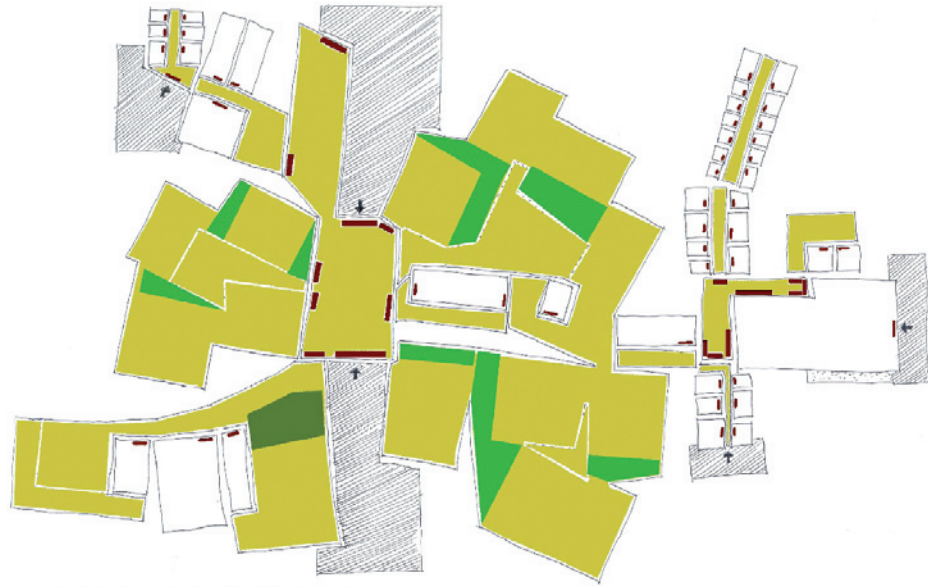
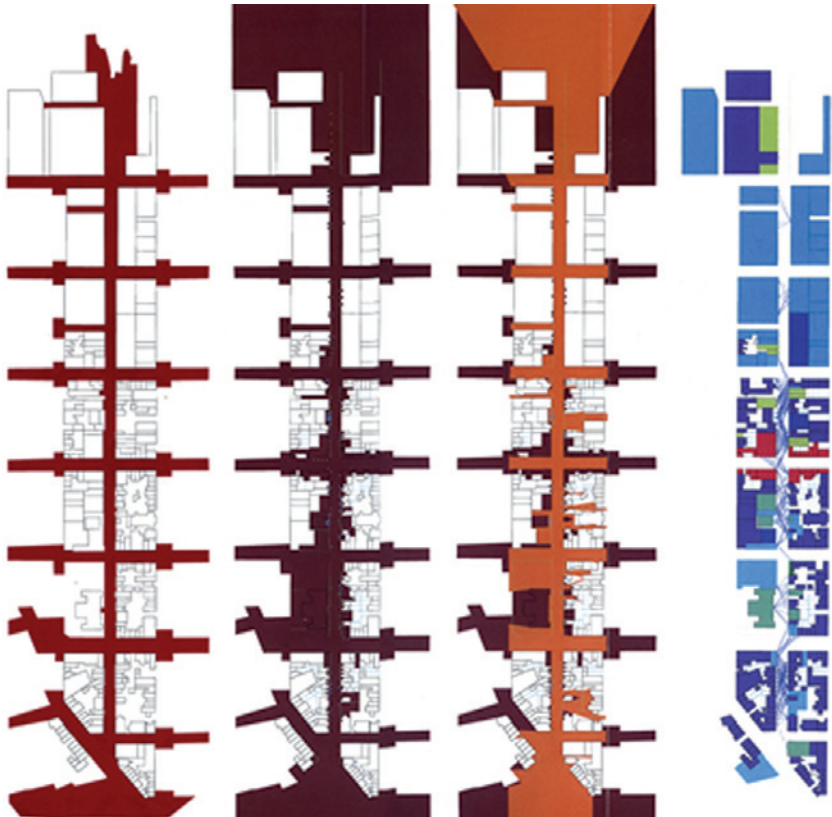
their very social or cultural meaning. Different ways of defining boundaries, together with new concepts of public space are studied and linked with the discourse about proximity, depth and accessibility. Using re-reading of both theoretical models and built projects, the thesis describes different ways of application and suggests possible guidelines for urban design projects.

The objective of the thesis is to proof the following hypothesis:

The parameter of depth can be used to describe, frame and explain historical and recent phenomena in the field of urban projects, next to the use of more traditional parameters. During the recent history of urban projects, there has been an increasing importance of depth as an implicit or explicit design parameter, independently of the used scale.

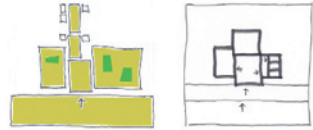
Depth is not a quantitative linear measuring device but a complex configuration, depending on proximity, permeability and ways of delimiting boundaries on a physical, visual and territorial level.

Depth is not based on the traditional private/public distinction but depends on the amount, the nature and the structural qualities of collective space, together with several spacing mechanisms.



Access Configuration, Territorial Transition and Overlay Scenarios in floorplan

Depth Diagrams in Territorial Configurations exhibition sequence



PONÈNCIES BARCELONA LA DIAGONAL I LES DISTÀNCIES LLARGUES

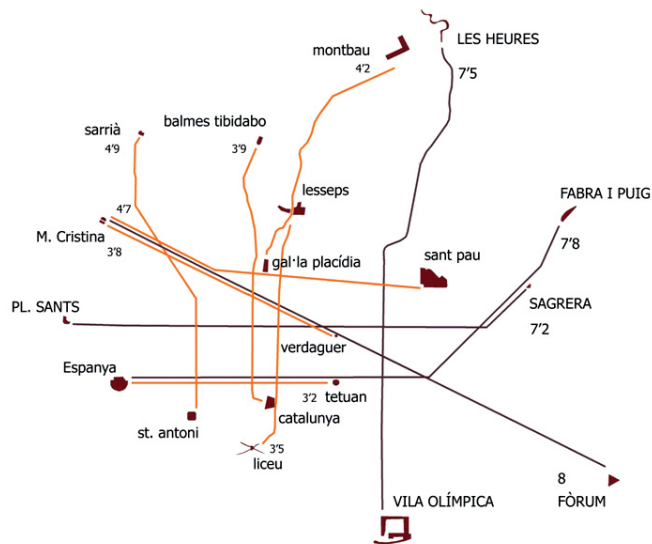
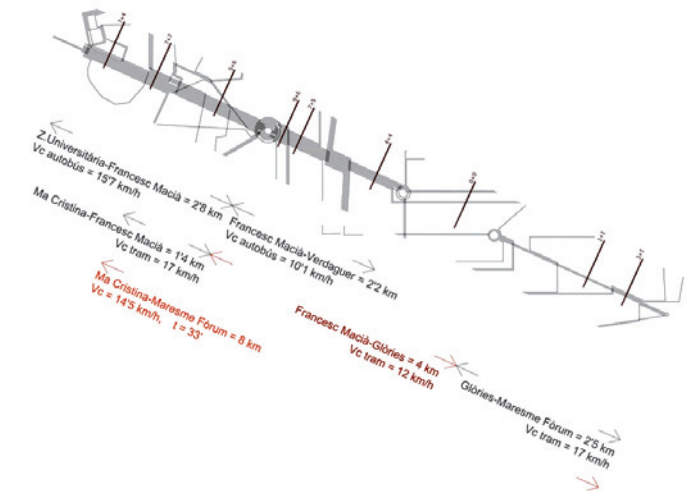
Josep Parcerisa_21 de Juny de 2011

La discussió sobre la implantació del tramvia al segment central de l'avinguda Diagonal de Barcelona il·lustra alguns arguments urbanístics interessants. Els tramvies van desaparèixer en aquesta ciutat, desgraciadament, l'any 1971 i tot just s'han re-introduït fa poc. En l'actualitat dos conjunts de línies cobreixen segments de l'avinguda Diagonal en ambdós extrems, de manera que donen accés al centre des de districtes exteriors. Com que manca posar rails al tram central de l'avinguda, de poc menys de 4 km, no es poden connectar entre sí. En un moment determinat de l'any 2010 l'Alcalde es va proposar de fer aquesta connexió mitjançant un pas exclusiu pel tramvia. Els carrils del tramvia, doncs, no s'incorporarien a les bandes que ja a hores d'ara estan reservades al transport públic (autobusos i taxis) sinó que ocuparien un lloc específic. Això implicava reformar (més o menys radicalment) les delicades equacions generals de la mobilitat a la secció transversal que aquest segment concentra funcions neuràlgiques de la ciutat central. La qüestió va aixecar un gran debat que va derivar en consulta ciutadana i finalment va concloure amb un rotund veredict: "ara no ho toquin".

En aquesta ponència es defensen els següents arguments:

1. La reforma, sigui més o menys radical, de la secció transversal general no estava justificada ja que la pretensió de facilitar un carril exclusiu pel tramvia no era la millor resposta des de la perspectiva del conjunt de la mobilitat en transport públic a la zona.
2. La distància promig de trajectes a la que aspiraria a servir el tramvia es podria resoldre avantatjosament amb una millora de la xarxa de metro.

Cal començar recordant que el temps esmerçat en el trasllat d'un lloc a l'altre a la ciutat porta sempre implícit el concepte de velocitat comercial (v.c.), un quocient que pondera el temps en funció de la distància real



1. Distancias y tiempos de los autobuses que circulan por la Diagonal e hipótesis de velocidad comercial para el tranvía que se pretendía instalar entre Francesc Macià y Glòries.

2. La distancia Fòrum-Maria Cristina (8 km) se corresponde a los viajes metro, en contraste con los 4 km, más adecuados para los transportes públicos de superficie.

entre origen i destí. Comparar velocitats comercials és la millor manera de discutir els beneficis i les condicions de com salvar una distància o, si es vol, és una bona manera de valorar la mobilitat urbana segons els modes de transport a disposició.

Si s'observen les v.c. deduïdes de les mesures oficialment reconegudes per les companyies que exploten els serveis de transport públic de superfície, hom pot comprovar que poden ser molt distintes dins d'una mateixa ciutat i àdhuc dins d'una mateixa avinguda i no pas en funció del mode de transport, sigui bus o tramvia, sinó en funció del tipus de compromisos de teixit urbà en els que s'insereixi. Primera sorpresa: pel que fa a la Diagonal, la v.c. dels autobusos varia dels 15,7 km/h si es tracta del segment Zona Universitària (ZU) - Francesc Macià als 10,1 km/h del segment Macià -Verdaguer. És a dir hi ha una relació 3 és a 2 segons si se circula per una avinguda amb poques cruïlles (3) o per una avinguda amb cruïlles cada cent i pocs metres, compromeses a un règim semaforic que no pot donar una prioritat especial a la Diagonal (2). Les observacions empíriques són comparables ja que es tracta de 2,8 vs 2,2 km (i no poden ser més exactes en longitud els dos segments perquè cap línia d'autobusos circula per dessota de la cruïlla de Verdaguer). La diferència de les velocitats comercials, un 50% de millora, depèn de la conformació dels teixits urbans en els quals els itineraris estan inserits.

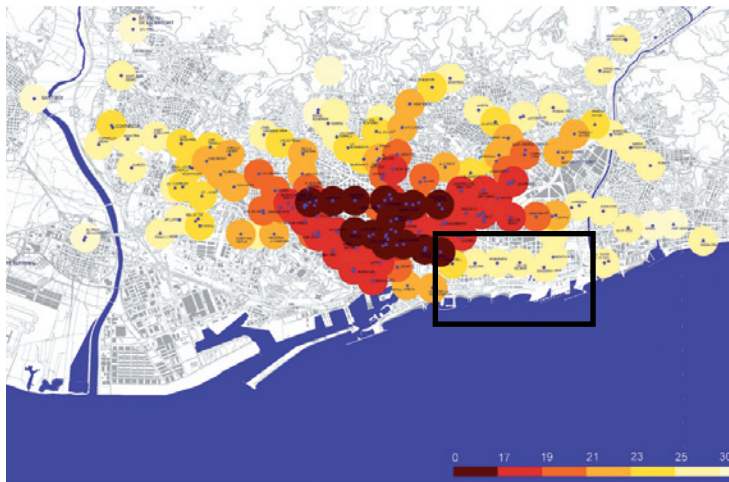
En contextos de vies amples, com és el cas de la Diagonal entre la ZU i Macià, fa uns pocs anys es va reservar una banda exclusiva pel tramvia, substituint un passeig de sauló dedicat a l'equitació. Es va incrementar l'oferta general sense afectar els altres factors de l'equació general: vianants, ciclistes, vehicles en general, càrrega i descàrrega... Les obres no van aixecar cap protesta per aquest motiu. Però, quina v.c. obté el tramvia en aquest segment ZU – Macià? Segona sorpresa: la seva velocitat comercial és de 17 km/h. Es a dir que només treu 1,3 d'avantatge al bus, menys d'un 10%, tot i comptar amb l'avantatge de parades més espaiades. Igualment 17 km/h és la dada empírica de la v.c. del tramvia en el tram Glòries – Fòrum en el qual cobreix la nova extensió de la Diagonal a St. Martí, on a més a més d'anar per via pròpia, les circulacions dels vehicles

per la malla de carrers d'eixample s'han adaptat per donar prevalença a la circulació al llarg de la Diagonal.

És possible admetre que 17 km/h podria ser la v.c. del nou tramvia al tram central on es volia implantar? No, el tram hauria de baixar la v.c. com ho fa l'autobús perquè estaria condicionat per les servituds derivades de la xarxa urbana en la que la Diagonal s'insereix. Només es podria arribar a la v.c. de 17 km/h pagant el preu d'escanyar la ciutat central en bona mesura irrigada per les circulacions verticals que creuen la Diagonal en el segment central Macià- Glòries i això és impossible. Tampoc és imaginable aquesta v.c. per raons de seguretat, ja que es tracta d'una secció més estreta (de 50 metres) i molt sol·licitada pels vianants i ciclistes, frec a frec amb una intensa activitat comercial. Cal recordar que arreu d'Europa els tramvies instal·lats pels carrers comercials disminueixen dràsticament la velocitat a la qual circulen i així demostren la seva adaptabilitat als teixits diversos. En definitiva, la relació 3-2 que s'observa amb els autobusos seria també la que hauria d'adoptar el tramvia i per tant la seva instal·lació en superfície no suposaria cap avantatge en temps de viatge respecte al bus existent o possible.

Aleshores, amb quin argument tècnic defensar el projecte d'una reserva exclusiva pel tramvia al segment central de la Diagonal? Només per un assumpte d'energia neta, quan estem a les portes del vehicle elèctric amb tracció pneumàtica? La capacitat de transport dels combois tramvia és superior a la del bus però, com es pot invocar un argument de demanda si encara no hi ha cap línia de bus que faci l'itinerari que el tram pretén oferir? com es pot defensar que hi haurà una demanda tan acusada com per saltar del no res actual a un vehicle amb canal exclusiu, costos d'instal·lació i que pot implicar una reforma en profunditat de tota la secció? Aquestes qüestions, més o menys explicitades, van pesar en la resposta prudent de l'opinió pública.

Vull entendre, i aquest és el fil de la segona qüestió, que darrera de la pulsio tramviària (si no s'hi vol veure només una racionalitat sistèmica elemental: "cal unir els dos arbres de trams", "cal fer el tram de cap a peus", etc.) s'hi pot entreveure la preocupació legítima per millorar la mobilitat en transport



públic atès el salt dimensional associat a les transformacions urbanístiques de la ciutat de les darreres dècades, 22@, eixample de Badalona i àrea Fòrum. En definitiva, com integrar districtes acostant-los.

És un fet que a Barcelona s'està produint un increment de la mida de la ciutat central que es vertebra entorn de la prolongació de l'avinguda Diagonal. Es podria simplificar dient que aquesta avinguda s'ha incorporat als itineraris que impliquen 8 km o més. Aquestes distàncies han existit des de principis de segle XX i des d'aleshores han estat servides amb avantatge pel metro (a una v.c. de 28,2 km/h, aquesta distància es cobreix en 17' mentre que en autobús en caldrien 40'), de la mateixa manera que els itineraris dels 4 km són més adequades per l'autobús (a v.c. 12 km/h, es cobreix en 20').

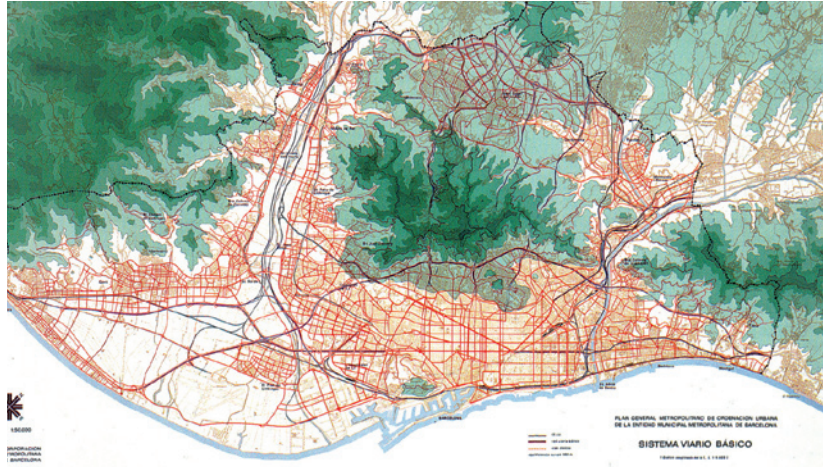
L'obertura de la Diagonal a Sant Martí, l'arteria central del nou CBD de la metròpoli, implica l'aparició d'una nova distància dels 8 km que és, simplifcament, la que existeix entre les estacions Ma. Cristina (línia 3) i Fòrum (línia 4). El tramvia, donades les condicions de v.c. de la Diagonal central, necessitaria 33' per cobrir aquesta distància. Convé fer-se la pregunta de com es podria millorar el temps de viatge i òbviament la implantació d'una nova línia de metro per la diagonal seria la resposta òptima: 17' (i per cert contemplada en antics plans de metro), però també la que exigiria una inversió més costosa. N'hi ha d'altres? La distància origen destí es cobreix en 34' de viatge, un minut més que l'hipotètic tramvia, amb un transbord llarg i penós, dels pitjors de la xarxa! Cal pensar que la seva millora tindria doncs uns efecte positiu i generalitzat per tota la xarxa.

Però si hom observa la topologia de la xarxa hi ha importants motius per imaginar que la fusió entre les línies 3 i 4 al litoral (el que hem anomenat la línia 34 als treballs sobre Metro de l'any 2002) permetria amb una inversió relativament moderada una millora decisiva en la iso-accessibilitat de la línia 4 penalitzada avui en dia al litoral, precisament la que serveix al districte 22@ que es pretén incorporar a la ciutat central. En aquest context l'estimació de 21', valor de la distància Ma. Cristina – Fòrum en la L34, és un argument contundent que exemplifica l'interès general d'aquesta iniciativa.

3. Comparativa de distancia en tiempo entre Maria Cristina y Fòrum: metro actual, hipòtesis línea 34, nueva línea en la Diagonal y tranvía

4. Iso-accessibilidad de las estaciones del metro (Barcelona, año 2000), donde se aprecia la escasa integración la L4 en el distrito 22@ ("Metro. Galàxies Metropolitanas", Parcerisa, J., Rubert, M., 2002)

El Pla Macià. 75 aniversari en *stand by* Miquel Roa



1. Pla General Metropolità 1976. Sistema Viari Bàsic
2. Gran Via - Rondes

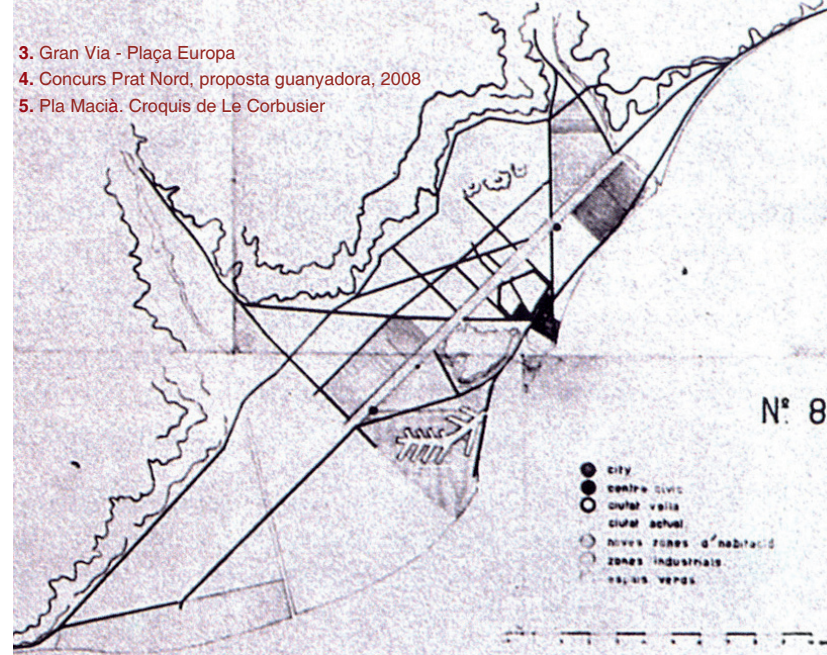
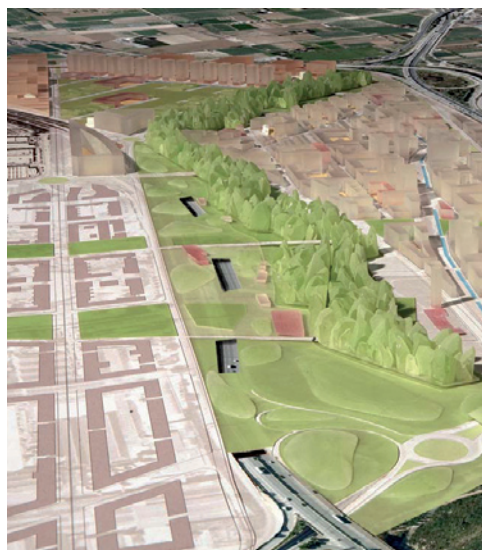


Avui la ciutat real de Barcelona ocupa tota la depressió litoral des de Castelldefels a Montgat. Aquest *continuum* urbà està *tallat* per les rondes en els fronts del Llobregat i del Besòs. Les vies principals en la part central - la Diagonal, la Meridiana o la Gran Via - perden la seva condició urbana en el xoc contra les rondes. Nusos d'autovia barren el pas alineacions d'arbres, vianants i bicicletes. Rondes enfora, aquestes vies centrals es transformen en autovies. Per què aquest canvi radical de condició urbana entre la part central i els dos laterals dins de la ciutat real? La resposta està en dos episodis de la vida urbana de la ciutat: el Pla General Metropolità (PGM) de 1976, i la construcció de les rondes a finals dels 80, inicis dels 90.

El PGM-76 – aprovat en període de la Dictadura -, planteja la idea d'una Barcelona-municipi entre rius, encerclada per una anella de circulació, que la segrega de la resta del territori.

La construcció de les rondes forma part consubstancial de l'operació olímpica. Les rondes tenen un alt caràcter urbà en el front de mar, vinculades a l'Anella i a la Vila olímpiques, i també en el front de Collserola vinculat a l'àrea de la Vall d'Hebron. La urbanitat dels trams de mar i muntanya de les rondes, desapareix absolutament en els fronts dels dos rius. Aquestes vies perden els seus laterals, i les rotondes d'encreuament passen a ser enllaços oberts propis de territoris suburbans. La pregunta és, per què després d'una dècada llarga de democràcia es construeixen les rondes d'aquesta manera?

No hem d'oblidar que l'any 87 es desmantella la Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB), que en l'àmbit del PGM era el referent d'un urbanisme municipal solidari en la ciutat real. A partir de llavors, la Barcelona-municipi va centrar la seva atenció i recursos a resoldre l'Olimpíada. Els altres municipis de la gran Barcelona, es debatien entre la solidaritat intermunicipal de la CMB, i la promesa d'una major *sobirania* municipal. Aleshores, a



3. Gran Via - Plaça Europa
4. Concurs Prat Nord, proposta guanyadora, 2008
5. Pla Macià. Croquis de Le Corbusier

alguns ja els anava bé la barrera de les rondes, ja que els garantia *no ser engolits per la gran ciutat*.

Els altres ajuntaments de Barcelona ara reivindiquen superar el tall de les autopistes a l'interior de cada municipi, en lloc de defensar opcions longitudinals de continuar la urbanitat de les grans vies de la ciutat central, tot i esborrant els límits artificials dels nusos.

Un cas paradigmàtic és el concurs del Prat Nord. La Gran Via que es consolida com a eix central amb l'operació de la Plaça Europa; després de travessar el nus *impossible* de la ronda, desapareix sota un bosc que ocupa tot el front del Prat. Es pot permetre la ciutat real aquest difuminat de la seva via més important? La mirada des de l'intern del municipi del Prat, és ben diferent que des del conjunt de la ciutat real de Barcelona.

On podem trobar una referència projectual d'aquesta Barcelona de veritat? Hem tornat a mirar el Pla Macià; aquell que explicàvem com a tòpic de

l'urbanisme modern dels CIAM, com una antigalla del moviment modern, com una utopia avui anacrònica. En els seus treballs hem retrobat l'idea d'una ciutat continua de Castelldefels a Montgat. Ens ha emocionat el croquis de Le Corbusier, amb la continuïtat de la Gran Via, amb una visió dels rius integrats en la ciutat -i no com a barrera-. És la imatge més poderosa que disposem avui sobre el futur de la Barcelona gran. Com hem pogut ser tant desconsiderats amb el Pla Macià? La dictadura ens va abocar al realisme. Hem defensat amb convicció el Pla Cerdà, però no hem sabut discutir el PGM-76. L'urbanisme *fragmentari*, *no jeràrquic* d'aquests darrers anys ens ha *lliurat* de prendre posició sobre els temes urbans del conjunt de la ciutat. De sobte, ens hem adonat que enguany és el 75 aniversari de la presentació del Pla Macià -un pla en *stand by*-. Tenim pendent una revisió de la ciutat actual des de la seva mirada: aquest serà el millor homenatge que podem fer a Le Corbusier, a Josep Lluís Sert i a la resta de col·legues del GATCPAC.



De Espluges a Badalona en Diagonal *

Continuar la vía hacia el Maresme, por un lado, y hacia el Baix Llobregat, por el otro, es posible
Maria Rubert

Hay muchas maneras de recorrer la Diagonal. Es la mejor avenida de la ciudad y, lógicamente, ha sido la más codiciada para celebrar acontecimientos un punto autoritarios, como desfiles militares o eventos que han querido aprovechar su espléndida geometría. El Congreso Eucarístico alargó la Diagonal hasta el Palau Reial en 1952 y el Fòrum hasta el mar en el 2004. El amplio debate, originado por la consulta municipal sobre la sección central, sugiere abrir la discusión a otras cuestiones más generales. Propongo tres: la oportunidad de extender esta traza hacia el Maresme, por un lado, y hacia el Baix Llobregat, por el otro; el interés de ensayar sistemas de transporte flexible como *case study* en esta avenida –del bus exprés al patinete y todos los sistemas sobre ruedas presentes y futuros–; o la necesidad de reducir el tráfico en toda el área central de la ciudad (como se ha implantado con éxito en Londres, por ejemplo, o está en estudio en Nueva York).

En los años 60, Calvo Sotelo era el finisterre del Eixample. Hasta la Zona Universitària solo había algún edificio institucional desparramado, locales de fiesta y animada prostitución. Este tramo, que urbanizó Rubió i Tudurí con una amplia sección asimétrica, acoge hoy oficinas y un comercio especializado más vinculado al coche que al deambular peatonal, con excepción de la acera sur entre la Illa y El Corte Inglés. El trayecto se puede realizar cómodamente en bicicleta y en autobús o en tranvía, que circula en un carril segregado. No conozco ninguna ciudad con una mejor perspectiva de entrada que la que ofrece la Diagonal desde la Zona Universitària.

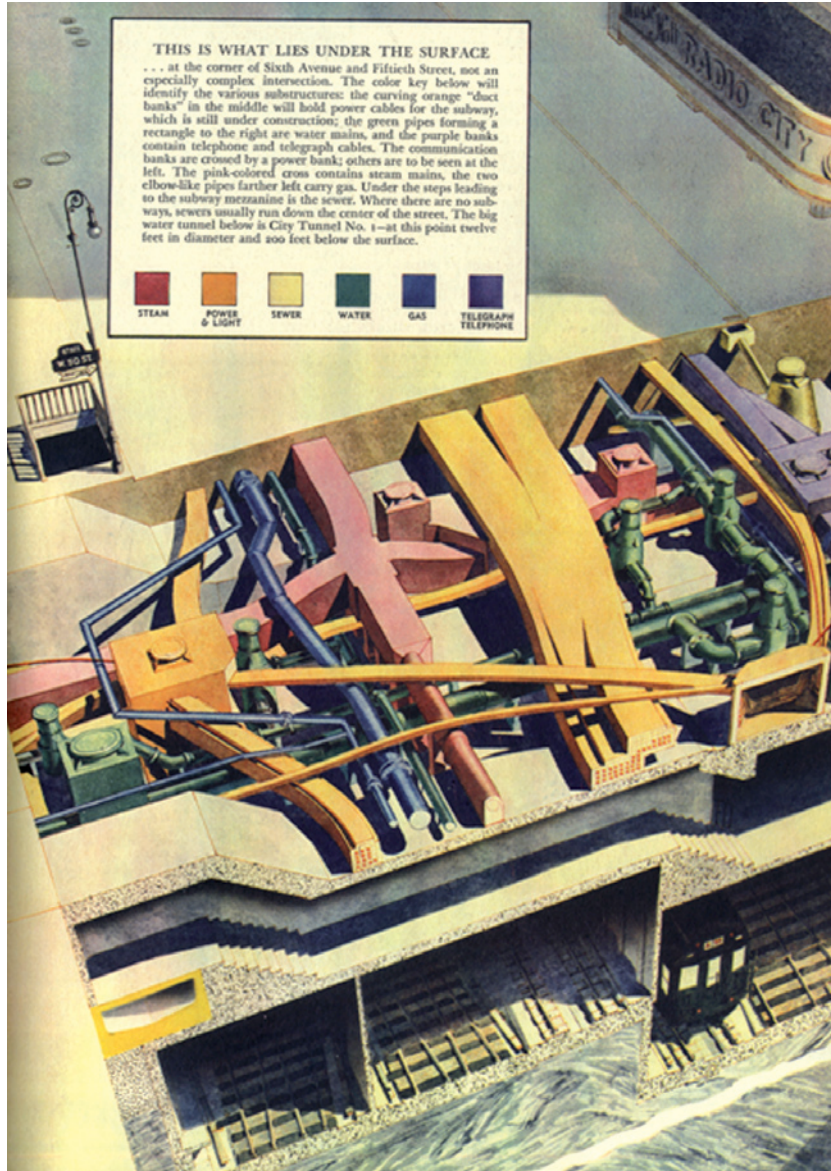
De Francesc Macià hasta paseo de Gràcia, a la Diagonal le sobran coches y humos, pero, a pesar de todo, es muy confortable: hay tiendas y bares recientes que dan ambiente a las esquinas, los árboles son variados y sólidos, las cotorras dan color y nos hacen olvidar a las palomas. Las aceras

laterales son estrechas, pero parece que debe ser fácil ampliarlas como muestran las secciones a consulta, como se ha hecho en tantas calles de Barcelona con éxito. Superado el paseo de Gràcia, la cosa cambia. Muchos autobuses han girado por Balmes, y el comercio, poco a poco, se resiente de ello. Más allá del paseo de Sant Joan, han desaparecido prácticamente todos, las aceras laterales se reducen al mínimo: oficinas, tiendas de colchones y garajes ocupan las plantas bajas, precisamente donde la Diagonal atraviesa el barrio más activo de la Sagrada Família. Algunos bares resistentes sobreviven entre locales vacíos, gracias a la desorientación de los que buscan a Gaudí por explanadas de asfalto. De Sicília a Marina, la Diagonal desaparece en un extenuante cruce de 10 + 6 carriles, y recordamos, como explicó Jacobs, que para evitar el crimen en una calle, no hay farola que reemplace la luz de un escaparate, ni policía la mirada atenta del tendero. El paso del tren que gira por Aragón obliga a un cambio de rasante brusco. A la altura del cruce con Consell de Cent, entramos en una zona de urbanización deprimida. El tramo Marina-Glòries es un espacio utilizado con intensidad por los vecinos para pasear al perro, tomar el sol bajo las rechonchas palmeras y para otras curiosidades por las noches. Superado Glòries, entramos en el último tramo donde el efecto barrera del tranvía favorece el uso del paseo, pero dificulta los cruces transversales. A la altura de Diagonal Mar, el acceso a un parking se traga un carril de la avenida y la sección se reduce. La Diagonal desemboca así, un poco desangrada y sin energía, en una placeta triturada delante del edificio azul Klein del Fòrum. Por suerte, la traza sorteja la cuestión, dobla y apunta con una recta clara hacia la calle de Maristany de Badalona.

Para mí, son estos últimos tramos los que más se merecen la atención del público y la intervención imaginativa de los expertos. Son secciones construidas recientemente que aún tienen problemas serios de rasantes y sección que pueden mejorar ajustando la permeabilidad transversal. Este debate abre la posibilidad, además, de retomar viejas aspiraciones y recordar, por ejemplo, que el metro se planteó bajo la Diagonal en los planes de transporte de los años 60 y 70 (1965/66 y 1974), y que Francesc Macià y plaza de las Glòries se pensaron siempre como estaciones intermodales, lo que haría realmente eficaz el trazado actual de tranvías. Por otro lado, debería servir para recuperar la propuesta de autobús exprés desde Esplugues al mar con priorización semafórica y carril reservado. Una iniciativa económica, eficaz y de inmediata aplicación que permitiría recorrer de Zona Universitària al Fòrum –actualmente, 67 minutos con 29 paradas con la línea 7 de bus– en, prácticamente, la mitad de tiempo con un Express DL.

Pero, si la Diagonal es la calle mayor de Catalunya, podemos aspirar a extender su autoridad más allá de los límites municipales. Continuar la avenida hacia Badalona doblando por Taulat, como proponíamos en el 2002, es posible aún. Continuarla hacia Sant Just y Esplugues, por el otro extremo, añadiendo semáforos y desmontando puentes y trazado de autopista, también.

* Publicado en El Periódico, 21/04/2010



WORLD'S MOST COMPLICATED SUBWAY

started with a pencil

Courtesy Board of Transportation, City of New York

DID you ever stop to think how important pencils are in the production of a great engineering and architectural project such as this? From preliminary sketches to finished drawings and specifications, pencils are responsible for the speed and facility with which ideas are put on paper.

With Venus Drawing Pencils speed and facility are doubled! These pencils are made of a finer, smoother, stronger lead under the patented colloidal process* . . . exclusive with the makers of Venus.

Precisely graded in 17 shades of black, Venus Drawing is the preferred pencil in most drafting rooms. Are you using them? If not put them to the test . . . soon!

With only the slightest variation in grade, the Sixth Avenue Subway will actually weave over and under four other subways from 4th Street to 53rd! Of the many obstacles to the construction of this \$2 million dollar subway, the network of underground railroads at 34th Street was the greatest challenge to engineering genius. Here the new Sixth Avenue Subway, the B. M. T., the Hudson & Manhattan Railway and the Pennsylvania Railroad will come within a few feet of one another!

VENUS
PENCILS
\$1