



La Rambla de les Flores, Barcelona, 1962.
© 2011, Col·lecció particular Enrique Granell

Strolling along Barcelona's celebrated Rambla the thought has no doubt occurred to you on more than one occasion that if only this element were different or that one worked another way, perhaps everything would go more smoothly... Why not let us know your ideas?



Since we routinely put questions forward for discussion that involve urban planning in Barcelona, let's begin with one that might seem too obvious: What to do about its main street?

We solicited the views of 13 professional architects and geographers who have some connection to the Rambla, either because they live or work nearby—or once did—professionals, in other words, who are intimately familiar with it.

The range of their responses surprised us. Issues like making the Rambla car-free or the street's physical design, recurring themes in recent years, here take a back seat. Instead, questions about underlying urban structures and street-level uses come up repeatedly.

From this we infer that in order to relieve the pressure on this thoroughfare it behooves us to lift our gaze. The area's urbanization and regulation of uses and activities has to take the cross streets into account as well in order to foster distinct conditions in each successive segment. We were also surprised to discover that the Rambla's thorniest problems may well lie beyond it and that their solution requires inventing the Rambla anew.

Translation: Philip Kay

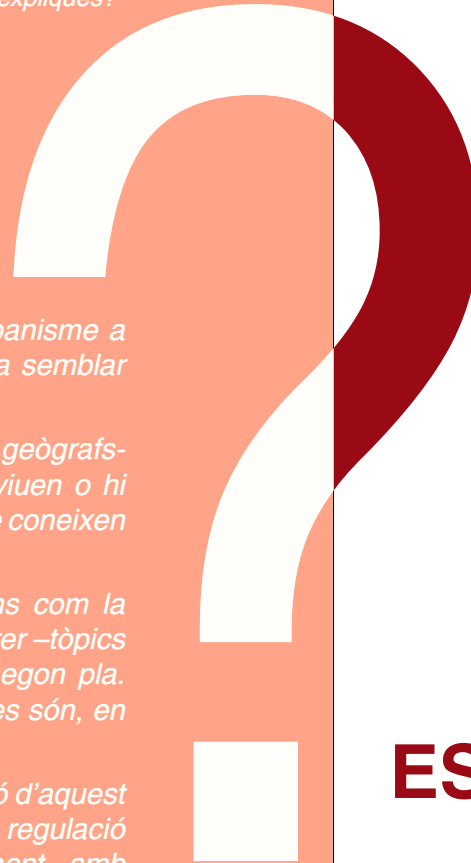
Probablement, passejant per les Rambles de Barcelona, en més d'una ocasió deus haver pensat que, si alguna cosa fos diferent o funcionés d'una altra manera, potser tot seria millor....Per què no ens ho expliqués?

Posem damunt la taula algunes qüestions sobre Urbanisme a Barcelona. Comencem amb una pregunta que podria semblar obvia: què fem amb el seu carrer major?

Hem demanat opinió a 13 professionals –arquitectes i geògrafs- que tenen vinculació amb Les Rambles, perquè hi viuen o hi treballen a prop, perquè ho han fet durant anys, perquè coneixen les seves intimitats...

Ens sorprèn la polifonia de les respostes. Qüestions com la restricció del trànsit rodat o el disseny material del carrer –tòpics recurrents en els últims anys- queden aquí en un segon pla. L'estructura urbana o les activitats a les plantes baixes són, en canvi, interessos que es repeteixen.

Deduïm, per exemple, que per resoldre la sobrepressió d'aquest carrer convé aixecar la mirada: la urbanització i la regulació d'usos i activitats han de comptar necessàriament amb l'estructura transversal de carrers per a potenciar la condició diferent de cada seqüència. També ens sorprèn descobrir que potser la solució de Les Rambles estigui més enllà, en inventar noves rambles.



ESPECIAL LES RAMBLES

Potser hauríem de començar per canviar el nom a La Rambla. Mai ha estat una Rambla única, sinó una suma de Rambles (*de Canaletes, de les Flors, dels Estudis ...*). De fet, quan passejaves per les rambles, gaudies de la secció de tota la ciutat. **Mai ha estat un veritable carrer, sinó més aviat una cicatriu** entre diferents barris, un espai sense traçat rectilini que unia el port (veritable: amb vaixells i mariners, amb totes les seves idees, ganes i novetats) amb la Plaça Catalunya, que per la seva condició d'esplanada a les portes de la ciutat emmurallada sempre va ser un lloc predestinat a l'arribada de carros i, sobre tot, de trens. Per això la Rambla s'ha consolidat a l'imaginari col·lectiu com un espai que va des de terra fins al mar. Ara, aquesta condició s'està perdent: **ja no es va d'enlloc a enlloc**, ja no funciona ni té capacitat de regeneració, es limita a jugar el paper de corredor de metro.

Una mirada atenta a les imatges d'antany permet veure la Rambla de què parlem. **Baudelaire deia que la imatge de les ciutats canvia més ràpidament que el cor de les persones**, i les postals mostren aquella Rambla que la Guerra Civil crema i mutila, i que la postguerra omple a base de fires de llibres i parcs d'atraccions. Les imatges també són atentes amb la vida de dia i l'ambient de nit, amb els seus locals de mida escassa o monumentalitat (fins i tot el Liceu té una planta torturada i uns usos mal barrejats i complexos) que s'han aclimatat a un entorn amb caràcter propi. L'única plaça de la Rambla era la del Teatre, o l'antic *Ateneu*. Cinemes, bars, xarcuteries, palaus, esglésies, llibreries (la francesa), quioscos, ocupants

de cadires o venedors ambulants de coco remullat i mitjos cigarrets per als estudiants, han desaparegut progressivament del quadre per convertir-se en una sèrie de terrasses amb cartes amb fotografies d'entrepans. Abans, **per asseure's en una cadira s'havia de pagar i, per tant, l'ocupació de l'espai era conscient i voluntària, no gratuïta ni passatgera**. De fet, la Rambla d'avui ja no va a les dues velocitats clàssiques, la del qui passejava i la del qui no ho feia

Amb el Congrés Eucarístic s'exprimeix el concepte d'eliminar el final de la Rambla, i donar-li continuïtat amb el Passeig de Gràcia a través de l'arbrat continu, articulant l'espai amb el monument eucarístic. Les parades de flors s'abriguen mica a mica posant cobertes lleugeres, volumètricament poc presents. La plaça de Colom, des de la seva imponent potència visual i geometria el·líptica, mostra un espai on trens, carros, cotxes i persones circulen simultàniament sense aparent problemes.

Per altra banda, cada carrer transversal era la porta a un món diferent, cada vegada més banalitzat, més laic, més *light*...La mala consciència catalana apareix sota les túniques negres que duen creus i arrossegueu cadenes cada setmana Santa. Però ara s'ha perdut la sacralitat del lloc, i s'ha convertit en un espai incòmode, desagratit i poc atractiu. **Aquesta no és la Rambla, la Rambla ha desaparegut.**

Què hem de fer? Ni idea. El dia que vam apuntar-nos a les olimpíades ja sabíem que començàvem un procés de turísticació irreversible...



© Colección Enrique Granel



Maybe we should start by changing its name. It has never been one, unitary Rambla but rather the sum of many Ramblas (Rambla de Canaletes, Rambla de les Flors, Rambla dels Estudis...). In fact, when you strolled along the ramblas, you experienced a cross section of the entire city. **It's never been a real street, but rather a scar** dividing different neighborhoods, a space that offers no straight line to connect the port (the real one, with ships and sailors and all the ideas, appetites and novelties that implies) to the Plaza Catalonia. By virtue of its character as an esplanade running past the gates of a walled city it was always preordained that horse carriages and trains would show up there. That's why "the Rambla" has become consolidated in the public imagination as a single space that extends from the land to the sea. Today, that quality is being lost: **it doesn't lead from anywhere to anywhere anymore**, it no longer works, nor does it have the capacity to renew itself; it is relegated to playing the role of a subway corridor.

A careful look at images of old allows us to glimpse the Rambla I'm speaking of. **Baudelaire said that the face of the city is more changeable than the human heart**, and postcards reveal a Rambla burned and disfigured by the Spanish Civil War, a Rambla the postwar era lined with booksellers' stalls and carnival rides. The images also call attention to ordinary life, nightlife, to tiny storefronts as well as to the monumental (even the Liceu opera house has a tortured layout and mixed, complicated uses), all of which have adapted themselves to their unique surroundings. The Rambla's only square was the Plaza del Teatro, the old Atheneum. Movie theatres, bars, charcuteries, palaces, churches, bookshops (la francesa), newsstands, rent-paying chair-sitters or carts selling coconut juice and half-

size cigarettes to students, all of these have steadily vanished from the landscape, replaced by a series of sidewalk cafes with sandwich menus illustrated with photographs. Before, in order to sit down you had to pony up and, as a consequence, taking up space was a deliberate, willful act, neither gratuitous nor fleeting. In fact, the Rambla of today no longer moves at its classic, dual pace, that of the passerby one the one hand and the one who wasn't on his way anywhere in particular, on the other.

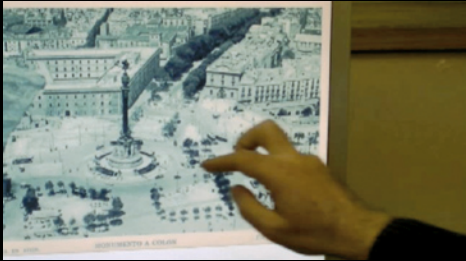
With the 1952 International Eucharistic Congress the concept took hold of doing away with the end of the Rambla and linking it to the Paseo de Gracia by way of a contiguous tree-lined corridor punctuated with a Eucharistic monument. Little by little the flower stands began to wrap themselves up in lightweight, volumetrically negligible covering. The Plaza Colón, with its imposing visual presence and elliptical shape, was a space where trains, carriages, cars, and pedestrians could all circulate freely without any apparent conflict.

But every cross street led to a different, progressively more banal, secular, lite world... Every year during the Holy Week procession Catalonia's bad conscience reemerges from beneath the dark tunics, crucifixes and heavy chains. Nonetheless, this particular spot has lost its sacred associations and been transformed into something, unattractive, unpleasant, and uncomfortable. **This isn't the Rambla; the Rambla has vanished.**

What is to be done? I haven't a clue. The day we signed up to host the Olympics we embarked on an irreversible process of disneyfication...



“This particular spot has lost its sacred associations and been transformed into something unattractive, unpleasant, and uncomfortable”



“S’ha perdut la sacralitat del lloc, i s’ha convertit en un espai incòmode, desagrat i poc atractiu”

“No es tracta d’eliminar el turisme, sinó d’imposar la ciutadania sobre el fet turístic”

“This isn’t a matter of eradicating tourism, but rather of imposing civic values upon a space where it has come to dominate”



Per a mi resulta revelador acostar-me a la paradoxa de l'estat actual de les Rambles a través de la meva pròpia biografia. Com a habitant de Venècia durant anys, he experimentat el que seria un dels màxims exponents de consum turístic d'una ciutat, amb la Piazza San Marco com a màxima expressió.

Tot i així, el valor de les pedres que conformen la Piazza San Marco podria arribar a justificar el seu interès, tot i que les veiem en condicions inadequades, fins i tot repugnants. Tot i així, està clar que les Rambles no són un espai monumental. Són un lloc històricament important per la seva acumulació de vivències, l'interès de les quals és més aviat antropològic, social. A l'últim segle, alguns dels grans moments de la ciutat s'hi ha donat lloc. Durant la transició, per exemple, van viure la manifestació de la reconquesta de l'espai públic. Em ve al cap Ventura Pons i la seva Ocaña, un retrato intermitente (1978), pel·lícula que va fixar algunes de les imatges d'aquell moment, o també la relació amb alguns espais

situacionistes...D'aquí s'ha passat a un simple parc d'atraccions turístic, una ficció a la que, paradoxalment, acudeixen milers de turistes per veure una cosa que ja no hi és. A què vénen, si a més, tampoc no hi ha pedres? **El turisme degrada les pedres tant com la qualitat de vida de la ciutat. I l'espai deixa de pertànyer a la ciutat.**

És difícil saber què fer. Però està clar que no s'han de fer les coses que s'estan fent. Les noves guinguetes insisteixen en la idea de parc temàtic, són expressió d'una vacuïtat i d'una ficció, anul·len qualsevol valor ciutadà. Perquè **protegir pedres és més fàcil que restaurar o protegir experiències vitals.**

Què volem restituir a Les Rambles? Serveis aquí la mateixa estratègia practicada a la Sagrada Família? No seria possible incidir en la xarxa del comerç, fins i tot en el problema de la seva legalitat? **No es tracta d'eliminar el turisme, sinó d'imposar la ciutadania sobre el fet turístic.**

For me, coming at the paradox represented by the current state of the Rambla from the perspective of my own background brings some surprises. As a longtime resident of Venice I've experienced what is surely one of the greatest examples of touristic consumption of any city on earth, the Plaza San Marco being its ultimate expression.

Even so, notwithstanding their poor, even repugnant, state of repair, the importance of the stones that make up the Plaza San Marco might well justify all the interest in them. The Rambla, however, clearly isn't a monumental space. Its historical significance owes more to the agglomeration of experiences whose interest is mostly social and anthropological. In the last century some of the key episodes in the city's history have unfolded there. During the transition to democracy, for example, the Rambla witnessed the demonstration for taking back public spaces. I am reminded of Ventura Pons' 1978 film, *Ocaña, an Intermittent Portrait*, which captured some of the key images of that era, and also of the relationship with some situational spaces... From there it has devolved into a mere amusement park, a

confection where thousands of tourists line up to gawk at something that is no longer there. If there aren't even any stones, why do they keep coming? **Tourism erodes the stones as surely as it does a city's quality of life. And its spaces cease to belong to the city.**

It's hard to know what to do about any of this. But one thing is for sure: we shouldn't be doing the things we're doing now. The new stalls adhere to the idea of the theme park, they are the ultimate expression of an vacuum, a fiction; they strip away any and all civic virtues. **Why should preserving stones be any easier than restoring or safeguarding lived experiences?**

What do we want to bring back to the Rambla? Does the same strategy employed for the Sagrada Familia make sense here? Isn't it possible to have some impact on the web of commerce, including the problem of its legality? **This isn't a matter of eradicating tourism, but rather of imposing civic values upon a space where it has come to dominate.**

Beth Galí | Arquitecta

Entenc que el que passa a la Rambla és un fenomen extrapolable al món i en particular, a les ciutats del món, Respon, principalment, a la cobdícia dels polítics per captar nous fluxos de riquesa per a les seves ciutats, i el turisme és interpretat com una massa nòmada que consumeix al seu pas i que, per tant, resulta tremendament atractiva. Potser per això, per acontentar-los, hem fet de la Rambla aquest ambient volgutament kitsch, convertint-la en el paradigma de l'espai banalitzat pel consum.

Porto 22 anys vivint a la Rambla i he experimentat en primera persona els canvis profunds que ha sofert. Hem passat de la inseguretat i la violència dels anys vuitanta a una progressiva recuperació cívica de l'espai públic, contemporània a actuacions similars en d'altres indrets de Barcelona. El canvi no ha estat fortuït. El detonant d'aquesta regeneració tan sols pot ser llegit en clau política: l'Ajuntament el liderava un equip d'il·lustrats. Actualment, sembla que la gestió s'imposi al criteri, i que la derivada més immediata sigui la desatenció a la cultura del carrer.

Hauríem d'entendre que **l'espai públic és molt més que aquest buit definit entre façanes. És una realitat que s'infiltra a les plantes baixes, que es recolza en el seu teixit i la qualitat del qual depèn, en gran mesura, dels seus usos.** La degradació de l'espai públic també és fruit del deteriorament constant de les plantes baixes, i en aquest sentit, les llicències podrien haver estat l'instrument regulador. No ha estat així. S'han limitat a alimentar la bèstia del turisme, pensant en La Rambla com una artèria i desatenent el teixit dels carrers que desemboquen en ella (Ferran, Hospital, Carme...) incorporant-les indefectiblement en aquesta degradació.

Pel que fa a les mesures propositives, crec que l'Ajuntament hauria de recuperar la voluntat d'investigar, fugir de la mera gestió, i estirar el discurs buscant idees que qüestionin l'espai públic constantment. Això passaria, lògicament, per afavorir els llaços amb les universitats i centres de recerca que puguin aportar una renovada mirada calidoscòpica més enllà del disseny. La fórmula ha d'incloure els valors econòmics i polítics, però també socials, No podem passar per alt que **la Rambla és el punt de trobada física dels turistes i migrants, de dues cares oposades de la mateixa moneda** separats per la posició de riquesa i pobresa que protagonitzen respecte a oci.

Un exercici interessant és **observar la Rambla durant 24 hores. Tots els tipus socials passen per ella. És l'essència continguda de tota la ciutat.** A les sis, alguns grups de joves esgoten les últimes hores d'una nit de festa. A les nou, els nens que van a l'escola deixen pas als primers turistes, que arriben cap a les deu, A les quatre, ja està plena de turistes, càmera en mà, comprant i passejant: s'han integrat completament a l'espai alhora que comencen a arribar personatges que troben en ells la seva font d'ingressos. Estirades i carteres fins la nit. Cap a les deu, grups nombrosos de turistes joves es preparen per viure la nit i apareix un nou grup de gent que els subministra el que necessitin... Fins les sis, els joves esgoten les últimes hores d'aquesta nit de festa...

Com arquitecta puc dir que no m'agraden els canvis que ha experimentat en els últims anys, tot i això, **si t'agrada Barcelona, és un veritable luxe viure a la Rambla:** tens una visió més propera de tots els conflictes urbans.

What's happening to the Rambla is a phenomenon that can be extrapolated to other places all over the world and to cities in particular. Above all it feeds the politicians' hunger to capture new streams of wealth for their cities. They understand tourists to be a nomadic horde that consumes everything in its path and as such find them tremendously appealing. Maybe that's why, to keep them happy, we've made of the Rambla this deliberately kitsch atmosphere, and transformed it into the prototype of public spaces rendered utterly banal by mass consumption.

I've lived on the Rambla for 22 years and have experienced firsthand the profound changes it has undergone. In concert with similar undertakings around Barcelona, we've moved from the vulnerability and violence of the eighties to a steady civic reclamation of public space. The change hasn't been fortuitous. Indeed, the spark for this rebirth can only be understood in political terms: City Hall assembled a team of illustrious figures. Lately it appears that administrative concerns have overwhelmed people's better judgment and the immediate byproduct has been a marked inattention to street life.

We should all agree that **public space is far more than the void delineated by a series of façades. It's a reality that permeates the street-level establishments, that bases itself on the fabric they comprise and one whose overall quality depends, in large part, on the uses to which those establishments are put.** The degradation of public space is also the fruit of the steady deterioration of the storefronts, and in that sense, their public licensing might have served as a countervailing force. It didn't work out that way. They've confined themselves to feeding the beast of tourism, conceiving of the Rambla as a single artery and unraveling the fabric of streets that flow into it (Ferran, Hospital, Carme...), unfailingly implicating them all in its debasement in the process.

In terms of solutions, I think the mayor's office ought to reach down deep and find some of that old desire to explore, to escape from mere administration, and broaden the conversation in the quest for ideas that constantly challenge public space. This would of course result in a strengthening of City Hall's ties to the universities and research centers capable of offering a renewed and kaleidoscopic perspective that transcended questions of mere design. The formula ought to take into account economic and political values, but also social ones. We can't overlook the fact that **the Rambla is the physical point of contact where tourists and immigrants meet, two sides of the same coin** separated by the wealth and poverty they each bring to leisure activities.

It's an interesting exercise **to observe the Rambla over a 24-hour period. Every social type passes through it. It is a microcosm of the entire city.** At six groups of young people try to make the most of the final hours of a night of partying. At nine the children on their way to school make way for the first tourists, who start showing up in greater numbers around ten. By four the place is already full of them, cameras in hand, shopping and strolling: they've integrated themselves completely into the space even as a cast of characters begin arriving in the hopes of deriving their income from them, purse snatching and pick pocketing until nightfall. Around ten larger groups of youthful tourists prepare for a night out and yet another group of locals appears on the scene to cater to their needs...Until six when, once again, the young people try to make the most of the final hours of another night of partying...

As an architect I can say that I don't much care for the changes undergone in recent years. Nevertheless, **if you like Barcelona, living on the Rambla is a real luxury:** you get a birds-eye view of all measure of urban conflicts.



“L’espai públic és una realitat que s’infiltra a les plantes baixes. La seva qualitat depèn dels seus usos”

“Public space extends to the street-level establishments, at least to the extent that its character depends on their uses”

“Estem vivint un moment a Barcelona en què la imatge de parc temàtic està restant qualitat a moltes de les noves actuacions”



“We are living through a moment in Barcelona in which recent interventions are being denuded of character, thanks to the prevailing image of the theme park”

YoJo entenc les Rambles com un espai públic que funciona, perquè indueix a l'activitat i a la interacció de les persones, a la vegada que es converteix en un col·lector de fluxos contemporanis i, per tant, resulta una imatge de l'actualitat, que reflecteix les tensions i plasma els moments més representatius de Barcelona. **Com a passejant, la intensitat social de les Rambles t'abdueix**, atrau la teva atenció.

Podríem dir que les Rambles són un espai on la complexitat i simplicitat conviuen. Com és possible? **La seva complexitat rau en l'ús i la diversitat social que acull, i la seva simplicitat passa per la seva forma**, una forma natural que prové del traçat de canalització de les aigües de Barcelona. Aquesta condició geogràfica del lloc va fer que s'hi instal·lés la segona muralla de la ciutat, fet que va fer que la seva condició extramurs anés incorporant progressivament l'activitat urbana que pretenia fugir del control municipal. Aquesta característica segueix latent a l'actualitat. Amb la suma de tots aquests factors, entenc que **en aquest espai l'ús és més rellevant que la forma**, fet que fa que tots els debats oberts en torn a si s'ha de

dissenyar o no d'una determinada manera em resulten arbitraris. De fet, els espais públics que més m'interessen són aquells on menys es percep el disseny, com la Piazza del Campo de Siena o la Piazza San Marco de Venècia.

Què s'hauria de fer amb la Rambla avui en dia? Potser s'hauria de fer un projecte de seqüències i limitar la continuïtat de les terrasses. Pel que fa al trànsit rodat, entenc que és important que existeixi als dos laterals perquè, en qualsevol altre cas, s'invalidarien moltes connexions transversals a un costat i a l'altre. Però fonamentalment s'ha de preservar el seu caràcter, és a dir, s'han de conservar els seus usos. Haig de dir que si això es fa a partir d'elements més ben dissenyats, resultarà millor per la ciutat. **Estem vivint un moment a Barcelona on la imatge de parc temàtic resta qualitat a moltes de les actuacions que es fan a la ciutat.** Si s'han de treure o no els ocells o les flors, si s'han de dissenyar els quioscos..., discutim-ho i fem-ho però que sigui amb el màxim rigor de disseny que ha caracteritzat aquesta ciutat, i l'excel·lència del qual hem exportat durant anys.

I think of the Rambla as a public space that works because it fosters activity and interaction at the same time that it also serves as a conduit for contemporary flows. As such, it offers a portrait of our times, reflecting Barcelona's tensions and translating its most iconic periods. **As a passerby, the Rambla's social intensity draws you in, it grabs your attention.**

We might say that the Rambla is a space where complexity and simplicity coexist. How can that be? **Its complexity is rooted in its use and the social mixture that it invites, and its simplicity comes from its form,** a form that proceeds naturally from the path of Barcelona's water runoff. These geographic conditions led to the construction of a second city wall on the site, after which its extramural character brought about the steady incorporation of activities in search of escape from government regulation. This latent quality obtains even today. Given the combined weight of these various factors I take it that **in this space the uses are more important than the form,** and thus the arguments arising over whether or not we should redesign it in a particular way seem to me beside the point. In fact,

the public spaces that most interest me are those where the design is least apparent, like Siena's Piazza del Campo or Venice's Piazza San Marco.

What should be done with the Rambla now? Perhaps they ought to design different segments and place a limit on contiguous sidewalk cafes. As far as wheeled traffic goes, I understand the importance of keeping the two lateral lanes open to cars because without them, many connections among the cross streets would be eliminated. But we must preserve its unique character, which is to say its uses. I should add that if that happens through better design that would be better for the city. **We are living through a moment in Barcelona in which the image of the theme park is supplanting many of the city's core activities.** Whether or not we should remove the birdcages or the flower stands, design newsstands... By all means, let's argue about that and let's do it, but always with the same rigorous design sense that has come to define this city and that we've exported for many years.

Per definició, entenc que **la Rambla és un espai de fluids, de fluxos**. En conseqüència, la Rambla és un carrer, un carrer viu, que no és estrany que tingui tanta vitalitat ni tanta atenció, ja que és un dels testimonis de la Barcelona de tots els temps, de la Barcelona que va des del mar fins a la muntanya, o del casc antic de la Barcelona romana fins a l'Eixample. És un carrer que té la seva fluïdesa de forma connatural. La gent quan arriba a una ciutat va al seu centre, i el centre és la Rambla. És el lloc on es concentra l'activitat que justifica l'acció de ramblejar, de passejar amunt i avall, un valor fonamental de les poblacions amb rambla.

El problema pot arribar quan les tensions naturals que hi ha als carrers es converteixen en escenaris de col·lapse. Aquest és el punt crític que hem d'abordar. Quina és la Rambla més sensata, més amable i més estimada? Aquella que **comparteix sense dividir**. Aquella on no hi ha tensions per excessiva prostitució, per excessiu trànsit o per incompatibilitat entre les estàtues, la gent que s'atura a mirar-les i aquells qui s'aturen a l'espera de si es pot robar alguna cartera.

La ciutat ha anat canviant i la seva geografia, la seva escala i la seva mida també han anat variant. Per tant, probablement ja no hauríem de pensar en la Rambla, sinó en les grans Rambles Metropolitanes de la Gran Barcelona, la Barcelona real. L'exemple de traçar una rambla, d'obrir un carrer en un barri on no n'hi havia es converteix, en el cas del barri de la Mina, en la possibilitat que de cop aparegui un nou espai de referència per

a la gent que hi viu, i també per a la gent que viu a les barcelones. És aquí on els arquitectes, els polítics que fan arquitectura i els arquitectes que fem política, és a dir, els qui construïm civilitat en una ciutat que creix, hem de ser conscients que el creixement ha de construir-se des de l'equilibri en els seus espais públics de referència. La nova Rambla de la Mina és un nou espai de barri i, a la vegada, un nou espai metropolità. En aquest sentit, **el millor que li pot passar a la Rambla és tenir “germans” i “cosins germans” a Barcelona**, en espais que ja existien, com al Poblenou, o en aquells nous, com a la Mina. Actuar en un lloc no sempre significa reurbanitzar o reprogramar, sinó pensar també en el conjunt de carrers que constitueixen la xarxa, l'entramat de la ciutat.

Pel que fa a l'activitat, tot i que **no hi ha res millor que un carrer usat les 24 hores**, que disposi de moments tranquils i d'altres d'enrenou i activitat, seria important que la Rambla es tranquil·lités d'aquest minestrone, d'aquesta gran olla barrejada que acaba sent. Una Rambla és un fluid, i un fluid és riberaneïtat. **Les vores de la Rambla, les lleres del riu, també haurien d'estar plenes d'activitat**. Hauríem de fixar-nos en la ciutat tradicional, en els usos que històricament s'han suportat a un costat i a l'altre, desfer la incompatibilitat entre ordenances, incentivar el fet de compartir espais de comerç amb les activitats públiques i fer partíceps els llocs que fan que la Rambla també flueixi cap a dins, com la Plaça del Rei, el Palau de la Virreina o l'església del Carme.

By definition **the Rambla is a space that gathers fluids and flows**. As a consequence, it's a street, a living street, that unsurprisingly garners a great deal of vitality and attention. **It bears witness to the Barcelona of the ages**, to the Barcelona that extends from the sea to the mountains, or from the old city of Roman times to the nineteenth-century *Ensanche*. It's a street that's innately fluid in form. When people arrive in a city they head downtown, and downtown means the Rambla. It's the place where the most activity is concentrated that justifies the act of *rambling*, of strolling up and down, a core value in any towns with ramblas.

Problems arise, however, when natural tensions that exist in the streets become occasions for paralysis. This is the key thing to keep in mind. Which Rambla is the most sensible one, the most welcoming, the most beloved? **That which shares without dividing**. That which lacks tensions over excessive prostitution, traffic or over the incompatibility among the human statues, the people who come to admire them, and those who lay in wait for so they can steal one of these spectators' wallets.

The city has been changing and its geography, scale, and dimensions have also undergone major changes. For that reason, we probably shouldn't talk about *the* Rambla, but rather the Metropolitan Ramblas of Greater Barcelona, the real Barcelona. In the case of the Mina neighborhood, for example, the act of carving out a rambla, of opening up a street where there wasn't one before, creates the possibility for the people who live there to suddenly develop a new frame of reference, and not just the people living in

La Mina, but in the many different *Barcelonas*. This is where we architects, the politicians who make architecture and the architects who practice politics, those of us, in other words, who create the conditions for communal living in the midst of a growing city have to be aware that that growth must always occur in a delicate balance with the public spaces that serve as reference points. The new Rambla de la Mina is a new neighborhood space and, at the same time, a new metropolitan space. In that sense, **the best thing that could happen to the Rambla would be to have lots of little brothers and cousins around Barcelona**, in pre-existing spaces like Poblenou, or in newer ones, like *la Mina*. Successful interventions do not always mean redeveloping or reprogramming, but also thinking about the mix of streets that make up the urban fabric, the underlying framework.

Regarding uses, in spite of the fact that **there's nothing better than a street active 24 hours a day**, one that enjoys moments of calm and others of hustle and bustle, it's vital that we turn down the flame underneath this stew, this big cooking pot that the Rambla ends up becoming. **A Rambla is a fluid thing, a riverbed. The Rambla's edges, the riverbanks, should also be hives of activity**. In the traditional city, we should remain alert to the uses that have sprung up side-by-side and historically supported one another, unmake the mismatches between city ordinances, encourage the sharing of commercial spaces with public uses and foster the participation of places that make the Rambla flow inward, like the Plaza Real, the Palace of the Virreina or the church of Carme.

“The best thing that could happen to the Rambla would be to have lots of little brothers and cousins around Barcelona”



“El millor que li pot passar a la Rambla és tenir “germans” i “cosins germans” a Barcelona”



“Afavorir les relacions transversals per convertir el recorregut lineal en una suma de seqüències”

“Helping the cross connections to turn the lineal path into a addition of sequences”

Per millorar el disseny de les Rambles, suggereixo que ens fixem en el seu origen, el de riera, de pas d'aigua. Es tracta d'una **traça urbana que combina la geometria contundent del pas central de plataners, amb la incertesa pròpia dels cursos d'aigua**. Una oportunitat per expressar la tensió entre unes línies molt geomètriques (els diferents trams del passeig central) i un espai més variable (les muralles).

Aquesta tensió podria convertir-se en el motiu de millora. Significaria buscar la qualitat dels laterals a més de la de l'espai central, per aconseguir que el fluid de la Rambla penetrés a la ciutat. En unes altres paraules, **potenciar les seqüències de subespais urbans que ens podrien donar pistes de relacions transversals**. Parlem dels carrers Betlem, Carme, Virreina, del mercat de la Boqueria, etc. Podrien ser més Rambla? Es tractaria d'eliminar, per tant, tots aquells objectes que dificulten aquesta relació centre-vores, linealitat-perímetre, i proposar que el pas dels cotxes no es restringeixi completament (estaríem obligant els cotxes a anar fins la Via Laietana o Urgell). Podrien passar els vehicles de servei, però del que no estic segur és de que hagin de passar tants cotxes durant el dia:

el trànsit resulta estressant per l'estretor del carrer, no tant per la quantitat de flux rodat. Podríem entendre la Rambla com un veritable element líquid, amb seqüència de meandres, en moviments de sístole i diàstole, més rics en visuals i percepcions.

Seria possible reubicar usos i guinguetes segons aquest esquema, aprofitant el gran espai que té la Rambla al seu final, actualment descontrolat i malgirbat. Seguint amb el símil, aquest **gran delta és un espai de gran potencial per a reordenar la Rambla**.

Pel que fa als seus usos, tinc el cor dividit. M'agradaria una **Rambla cívica**, encara que això comportaria, segurament, una certa gentrificació de l'espai; per altra banda, entenc que la Rambla hauria de ser **interclassista, barrejant gent** del Raval amb turistes i locals. Segurament, toleraria pocs usos a la part alta i concentraria la diversitat d'activitats a la part baixa i al conjunt d'espais que en pegen. He tractat de no parlar en cap moment de prohibició, però potser hi ha una cosa que s'hauria de limitar al casc antic: les botigues de roba sense porta i amb música alta per atraure gent, que t'envaeixen l'espai acústic i agredeixen la teva privacitat.

To improve upon the Rambla's design, I recommend going back to its roots as a riverbed, a drainage channel. It's an urban design that integrates the forceful geometry of a central promenade lined with banana trees with the vagaries of a bending brook. The Rambla offers us the opportunity to express the tension between some distinctly geometrical forms (the different sections of its central promenade) and a more changeable milieu (that of the old city walls).

This very tension could serve as a basis for improvement. But that would mean instilling quality not only on the main drag but along the Rambla's edges as well, in such a way that these spaces could flow naturally into the surrounding areas. **We must, in other words, delegate to a host of formerly subordinated urban spaces the authority to offer us clues about potential interconnections with the larger city.** I'm speaking of streets like Betlem, Carme, Virreina, and the Boquería market. Could they be made even more Rambla-like? It would require getting rid of all the obstacles standing in the way of a robust relationship between center and periphery, linearity and perimeter and positing that the movement of automobiles need not be totally proscribed after all (we'd be forcing cars to travel all the way to either Via Laietana or Urgell Street). Service vehicles could still get through but I wonder how many cars really need access during

the daytime. Wheeled traffic adds tremendous stress, not so much because of its volume but owing to the street's very narrowness. Indeed, it might behoove us to consider the Rambla as though it were an authentically fluid entity that meanders and alternates between systole and diastole.

Using the riverbed as a controlling metaphor, is it possible to relocate activities and stalls, taking full advantage of the currently unregulated and ungainly wide-open space at the foot of the Rambla? **This broad delta is a space rich with potential for reorganizing the entire Rambla.**

I'm torn with respect to its uses. I'd like to see **a civic Rambla**, even though that would surely bring with it a measure of gentrification. On the other hand I'm mindful that the Rambla was always meant to be **classless, mixing** residents of the Raval and other locals with tourists. No doubt it could withstand fewer uses in its upper regions, however, and could concentrate those diverse activities further down toward the port and in that complex of spaces that attach themselves to it there. Up until now I've steadfastly avoided talking about bans, but perhaps there's one thing we could curtail within the old city: the clothing stores that blast music through their non-existent doors in order to attract customers, that invade one's acoustic space and assault one's privacy.

Treballo al Raval, però ja fa mesos que no m'acosto a la Rambla. Per a mi **és una frontera** o, potser, més aviat un carrusel: pels laterals pugem i baixem cotxes, i al mig, hi ha una sèrie de terrasses on la gent està engabiada, amb uns pobres cambrers que van saltant, tractant de dur coses amunt i avall. Una mica més enllà, trobem els barrets mexicans. De fet, és un espai on no ve gens de gust d'anar.

Crec que es continua reproduint l'esquema medieval de l'intramurs i el fora muralles. Identifico clarament dues parts: la congestionada i l'esponjada, la del Raval i la del gòtic. Les operacions de buidat del Raval han acabat convertint-se en un focus d'atracció de skaters que passen a 180 km/h davant la passivitat de la Guàrdia Urbana deixant-me, encara avui, perplexa. Però tornant al tema de les fronteres, insisteixo en que hi ha dues parts ben diferenciades a un costat i l'altre de la Rambla. Són dues maneres d'actuar, i com faria amb la resta de fronteres, les embolicaria i les oblidaria. Bé, la deixaria porosa, per travessar-la, trencant la seva linealitat central.

D'entrada, els carrers per a vianants em resulten antipàtics. En aquest sentit i, pel que fa a la forma, **el primer que faria seria canviar el paviment** i suprimir el carrusel actual. També procuraria, tal i com passa a Roma, fer participar les façanes de la vida exterior. **Les terrasses haurien d'acostar-se a les façanes, protegint l'esquena i projectant l'interior cap enfora, sense arribar a fer el salt fins a la illa central**, on ja hi ha una càrrega excessiva de gent i mobilitat difícils de compaginar. Els bars serien una espècie d'extensió tranquil·la de tertúlia i de conversa. **La recuperació de la Rambla hauria de buscar en la memòria sense caure en la nostàlgia.**

Pel que fa al tema del comerç, es molt complex, perquè uneix immigració i turisme. Els immigrants venen als turistes versions del que creuen que representa la identitat de la ciutat. El 90% dels objectes que es venen es fabriquen a la Xina. Al cas del Raval, unim dos factors, la immigració que és propietària del comerç, i el turisme de luxe que arriba en creuer. La barreja resulta interessant

I work in the Raval district, but it's been months since I went anywhere near the Rambla. For me **it's a border zone** or, better yet, a merry-go-round: cars go up and down its sides and in the middle people are penned in at a series of outdoor cafes with a few godforsaken waiters jumping up and down, carrying things to and fro. A little further on, we find the Mexican sombreros. The more I think about it, it's an area that has zero appeal.

It seems the medieval framework of intra- and extra-mural just keeps reasserting itself. I can clearly identify two distinct neighborhoods: the congested and the confectionary, that of the Raval and that of the Gothic Quarter. The voids created throughout the Raval have become a magnet for skateboarders who zoom by at 110 miles per hour under the very noses of the police, leaving me forever bewildered. But to come back to the subject of borders, I'd like to argue that on either side of the Rambla lie two clearly differentiated districts. There are also two distinct ways of behaving, and just as I would do with all other borders, **I would outflank them and forget they're there.** I'd keep them porous in order to better traverse them, rupturing their essential linearity.

To begin with, pedestrian malls rub me the wrong way. In this regard and in terms of its form, **the first thing I'd do would be to change the pavement** and eliminate the current merry-go-round. I'd also seek to enlist the facades in the life of the street. **The outdoor cafes should be pushed up against the facades, shielding one's back and, without actually making the leap onto the median,** projecting the indoors outward. Even without the cafes, there's already a overload of people and movement in the middle that are difficult to reconcile with one another. The bars would become a kind of quieter extension of the places where people gather and converse. **The Rambla's restoration ought to mine our collective memory without getting trapped in nostalgia.**

The question of commerce is a complicated one because it brings together immigration and tourism. The immigrants sell the tourists versions of what they believe represents the city's identity. Ninety percent of the objects they sell are manufactured in China. In the case of the Raval, we meld the two elements, the immigrants who dominate the commercial sphere and the high-end tourists who arrive aboard cruise ships. This results in an interesting mix.

“La recuperació de la Rambla hauria de buscar en la memòria sense caure en la nostàlgia”



“The Rambla’s restoration ought to mine our collective memory without getting trapped in nostalgia”

“Els nous quioscos han suposat un pas enrere: fan façanes i esquenes i els seus usos són redundants”



“The newsstands are a step backwards: They make a double façade and their uses are redundant”

Ja no es pot anar a la Rambla per fer-hi un tomb. **Abans, quan tornava després d'algun viatge, anava a passejar per la Rambla. Era com un sentiment de retrobament amb la ciutat. Ara ja no hi passejo, tan sols la creuo fugaçment.** No pots caminar les Rambles: ho intentes, però és molt difícil.

Hauríem de tornar a les polítiques de disseny i homogeneïtzació de mobiliari urbà practicades fa quinze anys, **posar-hi quioscos en comptes dels ocellaires és com fer un pas enrere:** hauríem de preguntar-nos si són necessaris, tot i ser cars, són precaris en la seva construcció. Ara **és un carrer que té una doble façana:** els quioscos miren cap endins i l'edificació perimetral també mira a l'interior, i es troba amb les esquenes dels quioscos. **Els seus usos són redundants** amb els de les plantes baixes dels edificis a les voreres laterals. A més dels que venen premsa i fast-food local, n'hi ha un parell destinats a informació turística de Barcelona que competeixen de forma barroera amb el punt informatiu de Plaça Catalunya, magníficament ubicat i senyalitzat. Els de la Rambla, a només 20 metres l'un de l'altre, venen pseudo-flamenc i pseudo-òpera i fomenten, des del propi ajuntament, el turisme-“escombraries”.

Pel que fa als usos, sembla que hi ha una debilitat de control derivat en l'aparent estat “d'excés de festa o d'activitat” que podríem interpretar com una **“por al buit”**, a que no passi res. Els quioscos de revistes i les estàtues cada vegada ocupen més espai. La qualitat més destacable que tenia aquest carrer era, segurament, la possibilitat de caminar amunt i avall, de passejar-lo per veure i per ser vist.

D'altra banda, el tema de la mobilitat no presenta una solució fàcil. L'espai és limitat. En cert sentit, crec que hauria de convertir-se en una via menys concorreguda i transitada per cotxes i autobusos. La proposta passaria per **garantir la ràpida i fluida comunicació longitudinal a través d'un únic carril per banda reservat a autobusos-express**, a manera de petits shuttles, **concentrar els taxis** en dues úniques parades als extrems i **limitar l'accés als cotxes** per aparcar a les Rambles. Seria un bon moment per repensar la condició de mobilitat d'aquest carrer. Crec que, a nivell de cotxes, hauria de passar a ser un carrer de servei, molt secundari.

You can't even take a walk on the Rambla anymore. Before, whenever I came back from a trip, I'd do that. It was a way of reintroducing myself to the city. I don't walk there now, I just cross it in a hurry. You can't walk on the Rambla: You can try but it's pretty tough.

We ought to go back to the policies of design and standardization of street furniture of fifteen years ago, **putting newsstands in the place of parkeet shops is a step backwards.** We really have to ask ourselves if they're needed: besides being expensive, they're poorly built. Now the Rambla is a street with a double façade: The newsstands face inward and the surrounding buildings look in the same direction, stuck behind the newsstands. **Their uses are redundant** to those of the storefronts along the lateral sidewalks. In addition to the ones that sell newspapers and local fast food, a couple are devoted to tourist information in flagrant and cheap competition with the magnificently positioned and signposted information center in the Plaza Catalunya. The ones on the Rambla just fifty feet from one another peddle pseudo-flamenco and pseudo-opera and foster, courtesy of the city government itself, trash tourism.

Regarding uses, it seems there's been a lack of oversight that stems from the apparent state of "excessive fiesta or activity" which we might interpret as a **"fear of the void"**, of nothing going on. The magazine stands and the human statues are taking up more space all the time. In the past the most outstanding quality of this street used to be the ability to walk up and down, to promenade in order to see and be seen.

But there's no simple solution to the problem of freedom of movement. Space is limited. In that sense, I think the Rambla ought to be converted into a street less traveled by cars and buses, a proposal that would guarantee rapid, fluid up-and-down movement along a single lane reserved for express buses, like little shuttle buses, concentrate the taxis at just two stands at either end, and limit access to the cars that pull up and idle alongside the Rambla. This would be a good moment to rethink the question of mobility along this street. I think at the level of automobiles it ought to become a markedly secondary service road.

He tingut una **vivència personal molt propera** a La Rambla. En la meua època d'estudiant, baixàvem la Rambla i ens trobàvem amb els companys per prendre un cafè. Després, i durant gairebé 30 anys vaig tenir-hi el meu despatx professional. En els últims anys, segurament no hi he passat més d'un parell de vegades... Em vaig cansar de sentir-me una espècie "d'indígena anant a treballar", enmig d'allaus de gent forastera. Ha estat un procés de progressiva alienació que m'ha fet arribar a prescindir de La Rambla.

La Rambla és una expressió greu d'algunes de les coses que passen a la ciutat. **És un problema de naturalesa política, més que urbanística o arquitectònica.** No pot ser que a Barcelona desaparegui forçadament la regidora que va intentar afrontar alguns dels problemes que acumula la Ciutat Vella, i no passi res.

Anecdota: una vegada, tornant en avió, una parella jove estrangera que mai havia visitat la ciutat va preguntar-me si Barcelona és aquella ciutat amb "un carrer on hi passen tantes coses" (on hi pots fer el que et doni la

gana). Aquest és l'estereotip que fa mal a la imatge del carrer i que omple avions de Ryanair. **A la Rambla és evident que s'assumeix l'absoluta banalització de l'espai públic.** I tot i això, fa molts anys, quan treballàvem amb el Pla Especial del Barri Gòtic, vam veure com les discussions sobre l'espai públic (paviments, fonts i bancs) quedaven totalment avortades per l'amenaça del seu mal ús (bancs i homeless, fonts i culleretes....). Aleshores, no estic segur que puguem seguir buscant solucions tècniques del tema...

No obstant, si haguéssim de prendre partit se m'acudeixen dues coses. Primer, **definir usos inacceptables.** No cal menjar paelles ni beure sangria a les terrasses: haurien de ser punts de trobada ocasional i no menjadors estables (que s'haurien de poder recol·locar als patis i les terrasses de les cases). Amb això es recuperaria el sentit de l'ús habitual de l'espai públic. En segon lloc, s'hauria de fer el possible per **netejar l'espai central**, adquirint el major número de plantes baixes, i exercint un major control sobre els seus usos, per ubicar-hi, per exemple, els floristes i ocellaires que ocupen l'espai central.

I've had a **very intimate relationship** with the Rambla. In my student years we used to go down it to meet up with friends for coffee. Later, for nearly 30 years my office was there. In recent years I don't think I've gone there more than a couple of times... I got sick of feeling like one of the locals on his way to work amidst an avalanche of tourists. It's been a steady process of alienation that has led me to write off the Rambla altogether.

The Rambla is a troubling manifestation of several things happening in the city. **It's a problem that has more to do with politics than architecture or urban planning.** It simply can't be that people will sit idly by while the one city council member who tried to come to grips with some of the problems piling up in the old city is forced out.

An anecdote: Once when I was on a flight home to Barcelona a young, foreign couple who'd never been here before asked if Barcelona was the city where they had "that street with so many things going on," (where you could do whatever you wanted, in other words). This is the stereotype that damages the Rambla's image and that abounds aboard the planes of *Ryan Air*. **It's clear that on the Rambla public space assumes its absolute**

trivialization. And in spite of that, many, many years ago when we were working on the Special Plan for the Gothic Quarter, we witnessed how the debates over public spaces (pavement, water fountains, and benches) were cut off before they got started by the threat of their misuse (benches = homeless, water fountains = heroin addicts...) That's why I'm not so sure we're in any position to go on coming up with technical solutions to the problem...

Nonetheless, if I had to take sides there are two things I'd recommend: First, **decide which uses are simply unacceptable.** We don't need to eat paellas and drink sangria at outdoor cafes. There should be occasional meeting places and not entrenched eating establishments (which we ought to be able to relocate to interior patios and rooftops). With that we'd recover the sense of the day-to-day use of a public space. Second, we need to make it possible to **clean up the central promenade**, acquiring the greatest number of storefronts and securing the greatest possible say over their uses, so we can relocate the florists and parakeet shops that now occupy the promenade there.

“A La Rambla s’hi han de fer dues coses: definir usos inacceptables i netejar-ne l’espai central”



“On the Rambla we must accomplish two things: distinguish between acceptable and unacceptable uses and clean up the central promenade”

“We must increase the number of episodes in order to cultivate points where different people’s gaze wanders off in different directions, instead of being directed narrowly as it is now”



“Hem de multiplicar els episodis per fomentar punts on la mirada sigui dispersa, i evitar la direccionalitat única actual”

La Rambla és un territori de Barcelona que ha canviat de forma definitiva. Entenc que la forma en què la globalització afecta les ciutats és a partir de la generació de conflictes o negociacions entre l'arena local i els impactes globals. El que ha passat a la Rambla, com a moltes altres ciutats del món, és que **s'han invertit les dosis entre global i local**. El balanç relatiu de setanta per cent local i trenta per cent global s'ha vist intensament modificat els últims anys per causes com els impactes del turisme global, les migracions transnacionals o, fins i tot, per la presència intensiva de poblacions flotants com poden ser els estudiants internacionals. En aquest sentit, hem de ser conscients que Barcelona és la segona ciutat de l'estat que rep més estudiants internacionals per darrere de Madrid, però en canvi, és la que rep la xifra més gran d'estudiants d'arquitectura, belles arts i disseny. El conjunt d'aquesta població utilitza intensament l'espai urbà, i el balanç actual seria més aviat d'un 70% global per un 30% local.

Això, des del punt de vista local, ens genera inquietud. **Tenim la sensació que hem de demanar disculpes cada vegada que creuem la Rambla i ens veiem obligats a buscar itineraris alternatius**. D'aquesta manera, els que ens sentim plenament barcelonins i identificats amb el "tot col·lectiu" de la Rambla, que va més enllà de l'espai físic, utilitzem una cartografia oculta i ens derivem cap als carrers del costat. No travessem aquesta

espècie de gran corredor on tots aquests entreteniments, totes aquestes peces de microuurbanisme que s'hi ha anat col·locant, et van acompanyant des de Plaça Catalunya i fins al Front Marítim.

Acceptant aquesta situació de partida, hauríem de plantejar-nos accions concretes. La primera qüestió seria tallar aquests fluxos, aquesta invitació continua fins al mar de manera que les seccions transversals, les comunicacions amb les vores de la Rambla, estableixin un veritable diàleg i proposin un model alternatiu on hi trobem una seqüència de diferents esdeveniments. Hem de multiplicar els episodis per fomentar, al llarg del recorregut, punts on la mirada sigui dispersa, evitant la direccionalitat única actual.

El pitjor que pot passar-li a una ciutat que hagi iniciat un camí d'especialització turística és que aquest tipus d'espais urbans **perdi diversitat**. Diversitat d'usos i de presències. En aquets sentit, els usos que es col·loquin haurien d'ajudar a que hi hagi esdeveniments diferents i usos diversificats. En la meva opinió, l'últim episodi de transformació de les antigues botigues d'ocells en aquests establiments de comerç ha accentuat la visió unilateral del take away, i alhora ha afegit encara més graus de globalització.

The Rambla is an area of Barcelona that has decisively changed. My understanding of the way in which globalization impacts cities is that it engenders conflict and negotiation between the local and global spheres. What's happened on the Rambla as with many other cities around the world is that **the balance between global and local has been upended**. The preferred ratio of seventy percent local to thirty percent global has radically changed in recent years thanks to the impact of global tourism, transnational migrations, and even the presence of concentrations of itinerant populations like international students. We have to be mindful that Barcelona is the country's second largest city after Madrid for hosting foreign students and the one that receives the most in architecture, fine arts and design. Together, these populations use urban space intensively such that the current balance is now seventy percent global and thirty percent local.

From a local perspective this is disturbing. **Every time we cross the Rambla we increasingly have the feeling that we have something to apologize for and must seek out detours**. In this way, those of us who feel fully Barcelonan and who identify with the Rambla's "one for all" ethos, which extends well beyond its physical boundaries, make use of a secret map and drift into the surrounding streets. We traverse this grand

passageway where all these public amusements, all these products of micro urbanism have located themselves from Plaza Catalunya all the way to the port.

We ought to come up with concrete steps to deal with this situation. The first should be to curtail the flows, this constant siren song from the sea, in such a way as to open up a real dialogue with the cross streets, the connections to the Rambla's edges. We need to come up with an alternative model in which everyone is free to discover a different series of events. We must increase the number of episodes in order to cultivate, all along the Rambla, points where different people's gaze wanders off in different directions, instead of being directed narrowly as it is now.

The worst thing that can happen to a city that has set up a special street for tourism is for that street to lose its diversity. Diversity of uses and people. In this sense, the uses that we reserve for it should help ensure that different kinds of events and activities take place there. In my view, the most recent episode that converted the old parakeet shops into these commercial establishments has only further accentuated a homogenizing, take-out food type of vision even as it contributed to a new degree of globalization.

La Rambla ha estat, segurament, un dels temes més comentats per tots. De fet, hem anat assenyalant-ne els successius inconvenients més que intentar buscar-ne possibles solucions. No tinc clara la manera d'arreglar-la, perquè els problemes són molts i molt difícils de resoldre de forma immediata. No obstant, pensant en el lloc i treballant en un projecte proper, hem arribat a la conclusió que **la solució de Les Rambles potser no és a Les Rambles**.

Proposo pensar sobre Les Rambles des d'un altre lloc, com l'Avinguda Paral·lel, un lloc on posar a prova algun tipus de solució que servís d'exemple per refundar Les Rambles i des d'on demostrar que hi ha una altra manera d'afrontar el model turístic i cultural. A més, la proximitat entre les dues avingudes permetria **redistribuir cap al Paral·lel part de l'energia i dels usos que acapara La Rambla**.

Una altra manera d'abordar el problema és **observar La Rambla en el sentit invers a l'actual: de baix a dalt** en comptes de de dalt a baix. Sempre m'ha semblat estranya la manera amb què La Rambla arriba al mar, amb una sèrie d'edificis molt importants i amb presència, però que no ofereixen

cap tipus de programa suggerent. Crec que seria interessant dotar-los de nous usos intensos i amb més valor per a la ciutadania. D'aquesta manera aconseguiríem encomanar la Rambla des de baix, millorant algunes de les condicions de més amunt.

També es podrien aplicar **estratègies temporals** a la Rambla tal i com s'hauria d'haver fet a la Diagonal. Les solucions d'urbanisme soft permetrien pensar les possibles reformes de l'espai públic des dels assajos efímers i reversibles, i posar a prova un determinat funcionament durant un període curt de temps (un cap de setmana, per exemple). No seria necessari l'urbanisme hard, el definitiu, el de pedra. Experiències com les del Paral·lel i la seva festa del teatre al carrer són il·lustratives.

He estat molt temps vivint a la Plaça Reial, i amb el pas dels anys m'he adonat que he estat evitant La Rambla en certes franges horàries. No obstant, encara queden alguns moments en què podem reconciliar-nos-hi, passejant-la a última hora de la nit o quan agafes un taxi a les 6 del matí cap a l'aeroport.

The Rambla has been, without question, one of the most hotly debated subjects of late. In fact, we've been busier pointing out its many annoyances than looking for potential solutions. I don't have a clear idea about how to remedy things, because the Rambla's problems are numerous and do not lend themselves to quick fixes. Nevertheless, in thinking about the place and working on a nearby project, we've arrived at the conclusion that **the key to the Rambla dilemma may not lie in the Rambla itself.**

I'd like to propose that we consider the Rambla from another vantage point, that of Ave. Parallel, a good place to test out one type of solution that may offer a model for reconstituting the Rambla and at the same time to demonstrate that there are other ways of meeting the challenges of tourism and culture. The proximity of the two thoroughfares could even allow us to **shift some of the energy and uses that threaten to overwhelm the Rambla onto the Ave. Parallel.**

Another way to look at the problem is to **observe the Rambla in the opposite way from that to which we have become accustomed: from the bottom up rather than the top down.** It's always seemed strange to me the way the Rambla meets the sea, with a series of notable buildings

that have presence but lack any kind of organizing idea. I think it would be interesting to endow them with new, concentrated uses of greater value for the citizenry. In this way perhaps we'd be able to infect the Rambla from below, improving conditions further up the street.

We could also institute **temporary measures** such as those we should have experimented with along the Ave. Diagonal. "Soft" urban planning solutions would allow us to think through the renewal of public space by trial and error in ways that are low-impact and reversible, and to test out a particular operation over a short period of time (a weekend, for example). "Hard" urban planning, the definitive, carved-in-stone variety, wouldn't be necessary. Experiences like those of Ave. Parallel and its street theater festival can be instructive here.

I've been living in the Plaza Real for a long time and with the passing years I've come to realize that I've been avoiding the Rambla at certain times of day. Nevertheless, there are still a handful of moments when one can make peace with her, strolling along late at night or when you grab a cab to the airport at six in the morning.

“La solució de Les Rambles pot estar a un altre lloc, com a l’Avinguda Paral·lel”



“The key to the Rambla’s problems may lie elsewhere: along the Ave. Parallel”



“És més agradable passejar per La Mina que per les maleïdes Rambles”

“ It's more pleasant to stroll through the Mina neighborhood, in fact, than along the godforsaken Rambla”

Encara que tots ens preocupem pel disseny i l'aparença de la Rambla, crec que la pregunta bàsica que hauríem de plantejar-nos és: realment té tant d'interès? Jo sempre l'he trobat un indret fosc, cutre i ple de trastos. La Rambla és un espai que no pot deixar enrere el seu caràcter de riera. **L'hem mitificada. Ha tingut alguna vegada aquest caràcter de passeig tan fervorosament aclamat?**

La proposta hauria de passar, en primer lloc, per alliberar-la d'objectes que s'hi ha anat abocant. Però, treure-ho tot és factible? No és massa car? Modificar els règims de transport tampoc em sembla que sigui la solució, ja s'han provat moltes alternatives...Restringir el trànsit i dedicar-la als vianants tampoc és la resposta, els cotxes donen certa vida. L'operació de Mitre, des de Lesseps fins a Balmes, podria ser una referència. És qüestió de convertir autopistes en carrers. De fet, **és més agradable passejar per la Mina que per les maleïdes Rambles.**

Una altra qüestió que em sorprèn és que els quioscos estiguin dedicats a la venda de productes naturals, ecològics o artesanals....què significa? Entenc que aquesta visió de l'artesanía és errònia, impròpia del segle XXI. No

passa per fer gelats ni crêpes. Tampoc per congelar el temps per defensar una conservació a ultrança. Sembla que tinguem por a voler legislar per no ser acusats de repressius. No és normal que, en asseure't amb la intenció de prendre una cervesa, el cambrer et digui que millor que no t'hi quedis, que no surts rendible. Deixa el teu lloc a un turista que pagarà 15 euros per la mateixa cervesa. Una solució passaria, segurament, per dur un control d'aquestes terrasses: què s'hi serveix i quant se'n paga. No té res a veure amb unificar tendals ni fer exàmens a les estàtues. Serveix d'alguna cosa que les facin passar per una comissió estètica que en determini la validesa? Per fer què? Potser és millor que siguin lletges.

Per altra banda, l'estructura del propi carrer acaba sent la d'un carreró sense sortida que impossibilita articular port i ciutat. Hauríem de poder passejar i escapar en qualsevol moment, fugir d'aquest canal potenciant-ne la condició de transversalitat. El problema radica, tanmateix, en que la Rambla apareix a totes les guies com "el cor de Barcelona" i, de fet, si jo fos turista suposo que seria el primer lloc que visitaria en arribar a la ciutat. **La culpa és nostra, per mitificar un mal carrer.**

Although we're all concerned about the Rambla's design and appearance, I think the basic question we should all be asking is: Does it really matter? I've always found the place, dark, seedy, and littered with junk. The Rambla is a space that can't transcend its riverbed roots. **We've mythologized it. Did it ever really have this quality of a grand promenade for which it is so fervently celebrated today?**

Our first task should be to free it of the objects that have been cluttering it. But is it feasible to get rid of everything? Isn't that too expensive? Changing the transportation regimen doesn't seem like much of a solution either, since they've already tested several different alternatives... Nor is making it car-free the answer. Cars give a street a certain vitality. The operation on Ronda General Mitre from Plaza Lesseps to Ave. Balmes, could serve as a point of reference. It's a matter of converting highways into streets. **It's more pleasant to stroll through the Mina neighborhood, in fact, than along the godforsaken Rambla.**

Another thing that surprises me is how the kiosks are devoted to selling natural, ecological products and arts and crafts... What is that supposed to mean? I take this vision of local crafts to be deeply flawed, inconsistent

with life in the twenty-first century. That doesn't mean I advocate selling ice cream or crepes either or freezing the place in time to enforce an uncompromising historic preservation. People seem to be afraid of legislating and getting accused of being too authoritarian. It isn't normal that when you sit down and order a beer the waiter tells you you'd best be on your way, that he needs the table for a tourist who's going to pay fifteen euros for the same beer. One solution would certainly be to exercise some oversight over these outdoor cafes: what they serve and how much they charge. It's not about standardizing the canopies nor inspecting the statuary. What point is there in subjecting them to an approval process by a special commission to determine their aesthetic legitimacy? What does that accomplish? Maybe it would be better that they be ugly.

On the other hand, the layout of the street itself ends up making it a dead end that forecloses the possibility of ever linking the port to the rest of the city. One ought to be able to walk along it and escape on a moment's notice. The problem stems from the fact that Rambla appears in all the guidebooks as "the heart of Barcelona" and, indeed, if I were a tourist I imagine it would be the first attraction I'd visit, too. **It's our own fault for mythologizing a bad street.**

Miquel Corominas | Professor d'Urbanisme a l'ETSAB

Tinc una àmplia experiència a les Rambles. De jove, les pujava i baixava diàriament a peu per anar a treballar a l'Ajuntament. Coneixia la Rambla tranquil·la de primera hora del matí, la de les mànegues netejant i els primers comerciants. Quan sortia a la tarda ja costava més caminar-hi. **Ara baixo un cop a l'any**, per la Mercè.

Sempre he defensat una operació d'igualar rasants a la secció, d'**eliminar la segregació de vorera i calçada**. Prenc com a referent la Plaça Sant Jaume, on no hi ha espais definits però on tothom es respecta. Ningú té clar què passa, per on es pot circular i per on no, però acaba generant un cert equilibri de l'espai. **Aquesta plataforma única i contínua aporta una gran flexibilitat en el seu ús variable**. En hores de màxima mobilitat rodada es permet el pas de vehicles mentre que en moments en què es requereix l'espai en la seva totalitat (per qüestions d'un esdeveniment puntual o en hores estratègiques), es pot restringir el trànsit. L'ús exclusiu

per a vianants només seria horari i, en qualsevol cas, flexible. Tothom podria pujar i baixar però de manera curosa i respectuosa amb la resta d'usuaris. Davant la possibilitat d'ampliar l'àmbit d'actuació als carrers transversals, jo seria partidari de concentrar l'estratègia dins el propi espai del carrer. Quan fas que un carrer sigui d'ús exclusiu per a vianants, l'**especialització progressiva dels seus usos desdibuixa la mescla** i expulsa els qui hi viuen. Ja passa amb els carrers de Portaferrissa, Tallers o la Boqueria. Per tant, optaria més per una política de concentració de l'espai públic, com un sistema de places.

Em sembla que la mida de la Rambla és bonica. Comença amb una secció de 14 a 16 metres i es va obrint progressivament fins als 25 metres de la part baixa. Pel que fa al tema dels usos, entenc que es pot fer molt poca cosa. És difícil de controlar. **La Rambla té el que demana tenir**.

I have a lot of experience with the Rambla. As a young man, I travelled up and down it daily on foot to my job at City Hall. I knew the quiet Rambla of early morning, the one with the garden hoses washing it off and the first vendors of the day. When I got off work in the evening it was already hard to navigate. **Now I go down it once a year**, for the fiesta of la Mercé.

I've always stood up for the act of smoothing out grades, of **eliminating the segregation of the sidewalk from the street**. For this I use the Plaza Sant Jaume as a reference, a place where the spaces aren't clearly defined but everybody treats one another with respect. It isn't clear to anyone what's going on, where you can go and where you can't, but somehow a certain balance is achieved. **This unique and unbroken platform offers tremendous flexibility for a variety of uses**. During periods of peak usage by wheeled traffic it allows vehicles through while at other times when the entire space is needed (for an event or at key times of day) its

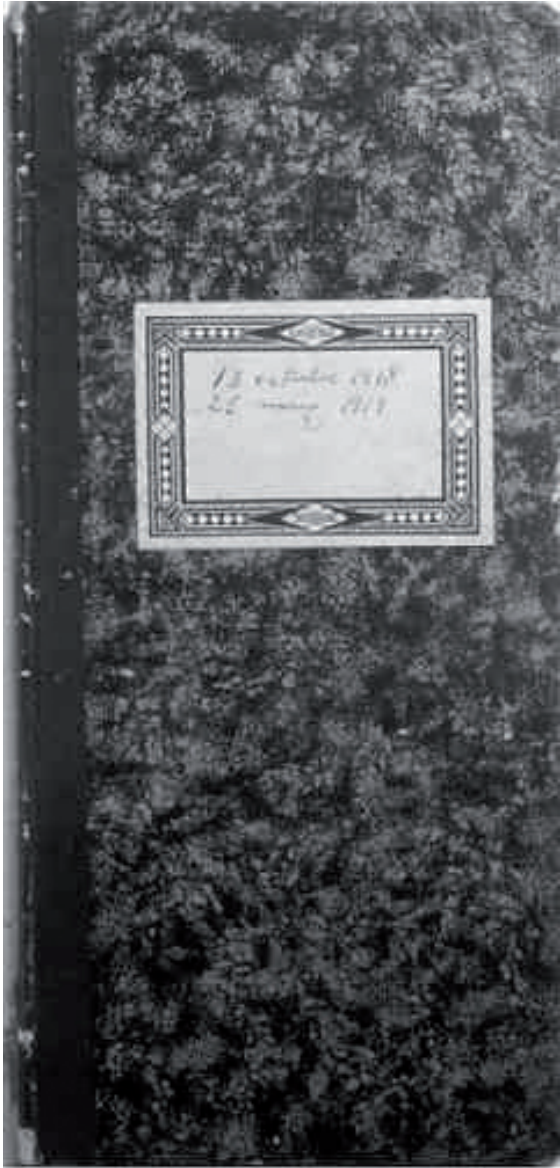
possible to close off access. Making it car-free is only a matter of scheduling and remains, in any event, flexible. Everyone go up and down but in a way that is careful and respectful of the other users. In considering the possibility of broadening our sphere of intervention onto the cross streets, I would favor a strategy of focusing on the space comprised by the street itself. When you convert a street into a pedestrian mall, **the progressive specialization of its uses undoes the mix** and forces out the people who live there. It's already happened on Portaferriassa, Tallers and Boqueria streets. That's why I'd opt for a policy of concentrating public space, like a system of plazas.

The size of the Rambla strikes me as beautiful. It begins with a section of 46 to 52.5 feet and steadily widens to reach 82 feet at its lower end. As for regulating its uses, I take it that there's very little one can do. **The Rambla gets whatever it asks for**.

“S’hauria d’eliminar la segregació de vorera i calçada i generar una plataforma única i contínua”



“We should eliminate the segregation of the sidewalk from the street and create a unique and unbroken platform offers tremendous flexibility for a variety of uses ”



El Quadern Gris, JOSEP PLA, 1919

“

Diumenge. No sé pas quantes hores he dormit: potser quinze. Mentre em vesteixo, miro pel balcó entreobert: fa un començament de tarda meravellosa, daurada; passa un ventet petit, suavíssim; hi ha uns núvols blancs al cel. Sensació de trobar-me encarat, altra vegada, amb la primavera barcelonina, tan mòrbida. Penso que farà una nit deliciosa, agradabilíssima. No tinc pas humor per a menjar a la dispesa. Tot el que em recorda els dies immediatament anteriors em posa de mal humor. Fins i tot em sembla haver avorrit el cafè. El tabac, menys. Fumo uns vint-i-cinc cigarrets de paper cada dia. Abans dels exàmens, vaig arribar a trenta-cinc. La bossa em permet de menjar dos sandvitxos de pernil a l'American-Bar i un doble de cervesa. Cervesa ben tirada, excel·lent. Enfilo la Rambla. La primavera. Aire deliciós! Dins d'aquest aire, les dones tenen una impressionant presència. És un aire fruitat, que té gust de carn de fruita. A la cantonada del carrer de la Canuda, la boca de la claveguera es confon amb el perfum d'un ram de roses que transporta un grum de l'hotel Continental. Les roses fan olor de mort –una mica.

A mitjan tarda em trobo a la Biblioteca de l'Ateneu parlant amb el pulcre, dolç, mirífic mossèn Llorenç Riber. Impressió, durant tota la conversa, de paladejar un caramel de maduixa.

Tracto d'escriure un relat de la peripècia dels exàmens. Constato que tot ho veig molt confús –que en realitat no em recordo de res. Tot em sembla remotíssim. En canvi, sento que em comencen d'obsessionar les assignatures que he deixat per als exàmens del mes de setembre. Passaré un mal estiu, evidentment. ¿Fins quan –em pregunto– et perseguirà aquest terrible establiment de la plaça de la Universitat? Només de pensar en l'edifici, tan fred i simètric, de color de terra d'escudelles, em ve pell de gallina.

Havent sopat em passejo per la Rambla lentament, amb les mans a la butxaca, un cigarret a la boca, el nas a l'aire. Molta abundància de senyores del migdia de França, imponents, esculturals, amb una tendència al matriarcat –per al meu gust– excessiva. Fa l'efecte que tothom sap parlar el francès. Tot trampa, gràcies a Déu! Si no fos trampa, valdria més fugir camps a través. La Rambla està imponent de llums, de trànsit, de gent i de diners. Us ofereixen cocaïna a gairebé tots els establiments. Molts estrangers. Gràcia que fa a uns senyors que reputo escandinaus que una deposició d'un pardal hagi caigut sobre un barret. S'han d'aguantar el ventre.

Segueixo una estona un senyor petit, gras, lluent, amb un nas considerable, sacsons solemnes, calb –va sense barret–, vestit de negre (americana ribetejada com la del poeta Joaquim Montaner), que baixa Rambla avall portant a cada braç una cortesana imponent. Si aquest senyor no està desbordantment il·lusionat, és que ho dissimula molt bé. Si tenir ànima, penso, és tenir il·lusions, aquest senyor deu tenir una ànima immensa.

Divago llarga estona per la Rambla i pels carrerons adjacents –tant els de llevant com els de ponent. Arriba un moment que la fatiga em porta a confondre les ombres amb les formes reals i tangibles. Rodar, badar davant de les portes, de la llum, de les esclatxes... No sé anar-me'n al llit. A la fi, amb les primeres llums, em rendeixo. Poso coses a la maleta –mig adormit.

”

25 de maig de 1919
El Quadern Gris,
JOSEP PLA