

## ELS PASSATGES

### Actuacions per la ciutat metropolitana\*

Carles LLOP TORNÉ

La progressiva construcció d'infraestructures per a la mobilitat i els serveis urbans ha fragmentat la ciutat i el territori creant múltiples obstacles i barreres. Una renovada manera d'actuar en la millora de la ciutat metropolitana contemporània és la d'obrir passatges que permetin superar les discontinuïtats físiques i funcionals i afavorir el lligam, l'articulació d'espais en benefici de la continuïtat de la urbanitat.

En el cas de Barcelona, l'anàlisi de barreres metropolitanas ha permès visualitzar llocs potencials per a la millora de la connectivitat urbana i territorial, i desenvolupar la iniciativa del Concurs per obrir passatges convocat el 2015 per l'Àrea metropolitana de Barcelona i l'*Institut pour la ville en mouvement*.

*Paraules clau: Barreres metropolitanas, Passatges, Projecte de territori*

## THE PASSAGES

### Actions for the metropolitan city

The progressive construction of infrastructures for mobility and urban services has fragmented the city and the territory creating multiple obstacles and barriers. A new way of improving the contemporary metropolitan area is to open passages that overcome the physical and functional discontinuities and to favor the spaces connection and articulation in benefit of the urban continuity.

In the case of Barcelona, the analysis of metropolitan barriers has allowed to visualize potential places for the improvement of urban and territorial connectivity and to develop the initiative for the Contest to open Passages convened in 2015 by the Metropolitan Area of Barcelona and the *Institut pour la ville en mouvement*.

*Keywords: Metropolitan barriers, Passages, Territory project*

\* L'article parteix de la publicació: TORRA, R., SAURINA, E. & LLOP, C. (directors), 2015. *Passatges metropolitanas: una mirada als projectes metropolitanas des de la petita escala*. Servei de comunicació de l'AMB. Barcelona: Àrea Metropolitana de Barcelona.

### Per una àrea metropolitana ben reticulada

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

El dret a la metròpoli, com el dret a la ciutat, vol dir la facilitat de la ciutadania per usar i fruit els seus serveis i de les possibilitats de desenvolupament que ens ofereixen. I d'aquests, el dret fonamental que millor resumiria totes les possibilitats és el dret al carrer. "El carrer és nostre! De tots!" fou un gran eslògan militant i combatiu per civilitzar les nostres ciutats i per tornar a posar al vianant on devien estar sempre: al centre de l'espai urbà, com a veritables protagonistes de l'espai públic. Tanmateix, quan usem i vivim les ciutats, quan ens hem de desplaçar i moure per la ciutat, descobrim una bona quantitat de barreres i impassos, de inconnexions i de desconnexions. Molts d'ells fruit dels talls produïts per les grans infraestructures (ferrocarril, autopistes, etc.) o per les més elementals discontinuïtats de les voreres. Aquesta realitat, hereva dels barris d'autoconstrucció, o de les suburbanitzacions, o d'una ciutat feta per grumolls i a batzegades, o per manca de coordinació intermunicipal, genera una gran quantitat de fragmentacions, discontinuïtats i sectoritzacions que fan que l'espai de la ciutadania sigui encara, i després dels grans esforços de reconquesta, reurbanització i millora de l'espai públic, un gran repte de les polítiques i programes municipals. I aquest és un dels reptes que al meu entendre ha assumit la AMB com a estratègia per millorar l'eficiència dels projectes per la qualitat de vida de les persones en els territoris Metropolitanans.

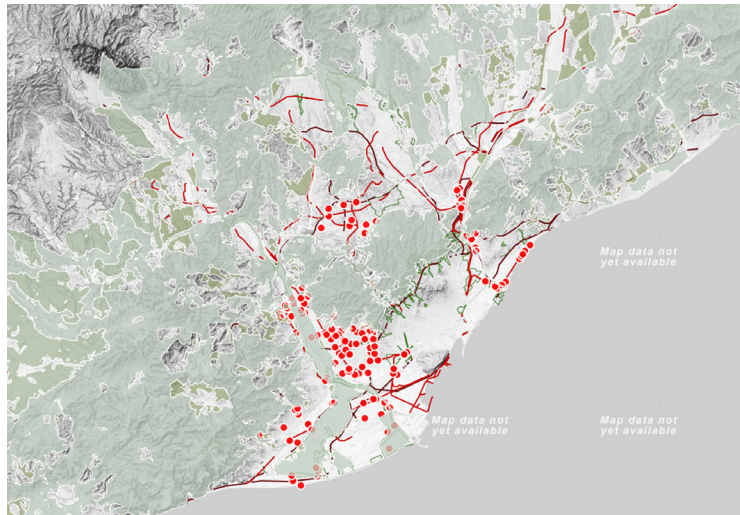


Figura 1. Cartografia de barreres metropolitanes de Barcelona. Font: Estudiants de Urbanística VIII i IV, quadrimestre de primavera 2014-2015, quadrimestre de tardor 2015-2016 i quadrimestre de primavera 2015-2016

### Analitzar la ciutat a través de les barreres metropolitanes

Entendre la ciutat i el territori a través de la mirada per a la detecció de barreres metropolitanes,<sup>1</sup> permet la seva utilització com a eina contemporània de lectura i de projecte del lloc. Treballar a partir de la recerca de barreres permet llegir les continuïtats trencades de diferents situacions urbanes, des d'escals molt locals fins a escales territorials. Descobrirem des de barreres físiques, fins a barreres psicològiques, ambientals o virtuals que, d'una manera o una altra, suposen per als habitants, els hàbitats i els ecosistemes talls, discontinuïtats, salts, esquerdes, buits, forats, obstacles, desconexions i, fins i tot, invisibilitats que impedeixen o obstaculitzen els fluxos naturals de la ciutat i del territori, afectant en primera instància als seus habitants.

Les barreres metropolitanes detectades ens permetent construir una nova clau de lectura de la ciutat, a partir d'un reconeixement situacional i vivencial de la mateixa, construint a partir de l'experiència pròpia dels alumnes en el territori una mirada analítica envers el mateix. De la mateixa manera, aquesta mirada permet proposar i reconèixer per als diferents territoris nous punts, llocs, àmbits i relacions d'oportunitat, evolucionant el concepte de barrera metropolitana a nous projectes territorials que s'evidencien a través del restabliment de les continuïtats fragmentades, noves llegibilitats

<sup>1</sup> Durant el quadrimestre de primavera del curs 2014-2015, el quadrimestre de tardor del curs 2015-2016 i el quadrimestre de primavera del curs 2015-2016, els alumnes d'Urbanística IV i Urbanística VIII de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès s'han aproximat a diferents municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona a partir del concepte de Barrera Metropolitana, per tal d'evidenciar els llocs potencials per a nous passatges. Professors del curs: Carles Llop i Catalina Salvà (DUOT UPC).

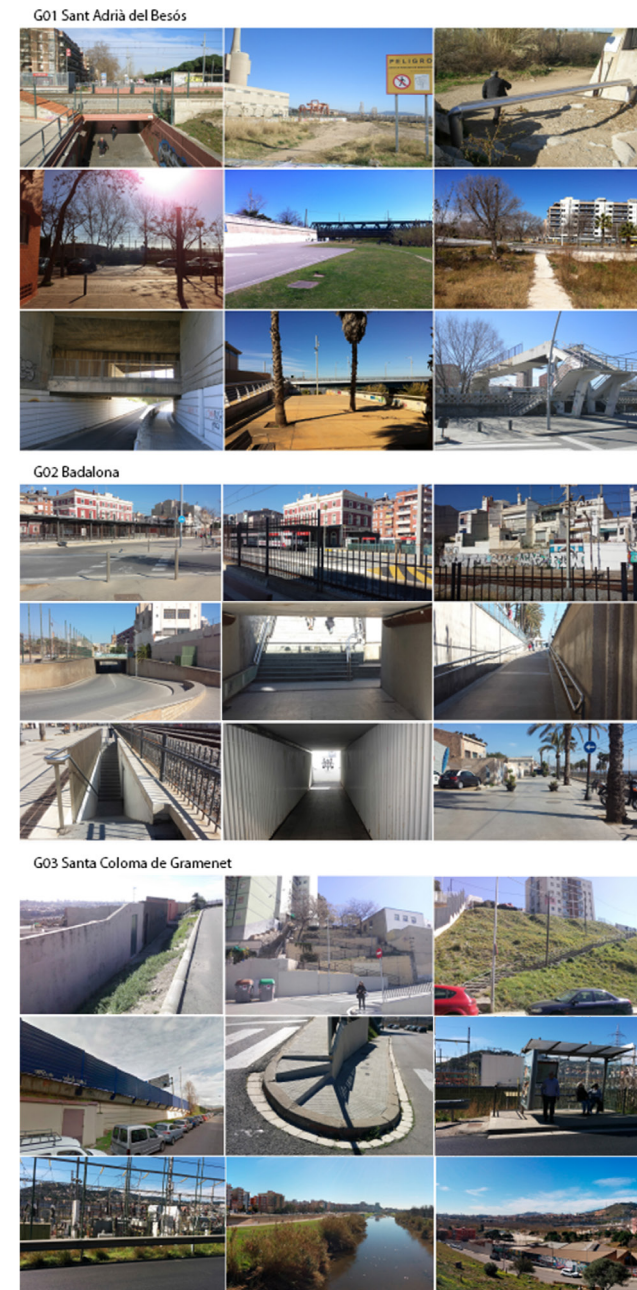


Figura 2. Exemples de barreres metropolitanes. Font: Estudiants de Urbanística VIII i IV, quadrimestre de primavera 2014-2015, quadrimestre de tardor 2015-2016 i quadrimestre de primavera 2015-2016

de la ciutat, incorporacions de fluxos naturals i de mobilitat tallats i d'actuacions d'optimització dels desplaçaments i de la recuperació de dinàmiques ecològiques perdudes com a estratègies del nou projecte de la ciutat metropolitana.

Si observem i analitzem, doncs, la metròpoli des de la perspectiva de millorar les continuïtats, ens adonem que tenim una gran oportunitat per la cartera de projectes metropolitans. En efecte, l'experiència de "Passatges metropolitans" és la concreció d'una estratègia per a la regeneració de l'espai metropolità fent "passatges", això és, restablint continuïtats perdudes per refer la xarxa dels itineraris de les persones; des de la proximitat del barri fins a l'articulació dels municipis, o fins als grans recorreguts metropolitans.

### El "Passatge" i la multiplicitat de tipus; els passatges com a paisatges i llocs d'intercanvi

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

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

Per tant, el passatge és un dels tipus d'espai i espacialitat urbana i territorial que millor soluciona la qüestió del moviment de les persones, del trànsit, per crear nous locus de urbanitat, àrees de reunió o de confrontació, d'inclusió o exclusió, d'intercanvi o de dissociació. L'intercanvi o la integració esdevenen nous arquetips d'espai en el qual el moviment i la relació amb els seus components determina l'articulació social, més rica en diversitat de la vida quotidiana a la ciutat.

Els Passatges com situacions i espais d'escurçament de recorreguts faciliten el mallat de la xarxa de carrers, de sendes verdes, d'accés als sistemes de transport i als equipaments metropolitans.

## ATTRIBUTES FOR A PASSAGE

### WHY PASSAGES ?

**Instituting spatial values**  
**Making the easy city: best and kindly**  
**Concreting theory into the practice**  
**Tactical operations: *acupuntura***  
**Constructing place (s)**  
**Extend transportation system**  
**Managing flows**  
**Reducing distances**  
**Connecting people**  
**Revitalizing places**  
**providing amenities**  
**Concentrating information**  
**Enlarging promenades**  
**Urban beauty**

### WHAT ALLOWS A PASSAGE?

**Go vertical**  
**Go fast and quickly**  
**Be secure**  
**Give information**  
**Distribute communication**  
**Facilitate encounters**  
**Offer and share services**  
**Promote accessibility**  
**Give easy and sustainable mobility**  
**Augmentation resources**  
**Social cooperation**  
**Visualize: near, medium, large scale of the city**  
**Create centrality**  
**Control protection**  
**Control policy surveillance**  
**Life and vibrant city**  
**Articulate slums with the city**  
**Multiple functions**  
**Augmented reality**

### WHERE WE NEED THEM?

**Station > city**  
**Between neighbourhoods**  
**Articulating slums with the ordinary city**  
**Access to the water**  
**Reference space > beginning the street**  
**Open a corridor in the middle of slum**  
**Saving the topography barriers**  
**Creating places on the slope**  
**Favela bridge**  
**Inhabitant Bridges**  
**Best move**  
**Edges**  
**Urban nodes**

### FROM PASSAGE TO PLACESAGE

**Stay**  
**Play**  
**Think**  
**Share**  
**Dispute**  
**Against**  
**Take place**  
**Produce business**

Figura 3. Atributs d'un passatge. Font: Elaboració pròpia

### Els passatges per al projecte del territori contemporani i l'Àrea metropolitana de Barcelona

En un context de crisi econòmica i de minva de les capacitats d'inversió, el cost de les intervencions en l'espai urbà i territorial és tot un repte per innovar i poder gestionar eficientment una àrea metropolitana. Fer la llegenda d'actuacions de millora de la malla d'espais públics per tenir una agenda de realitzacions és tot un nou programa d'acció pública. Si bé l'anomenada acupuntura urbana serví per vindicar el valor de les accions puntuals, avui hem de superar aquella metàfora i proposar actuacions de petita escala i baix cost que serveixin per seguir estructurant el conjunt de l'espai metro-





Figura 4. Seqüència d'actuacions que faciliten el pas (passatge) per regenerar l'espai de barri i metropolità. Font: LLOP, C., JORNET, S., PASTOR, J. E., JORNET-LLOP-PASTOR arquitectes., 2010. Nous carrers metropolitans i places centrals

polità; accions coordinades des de la visió del lloc específic fins a l'estructura general de les xarxes metropolitanes.

Les actuacions de petita escala, molt precises obrint passatges allà on ara hi ha barreres, són la base d'un projecte territorial renovat que fomenti la contenció urbana, l'articulació dels fragments urbans i l'adequació de les distintes formes de ciutat en un nou sistema d'organització, físic i funcional, que respongui a un model de "ciutat mosaic territorial" on cal tenir connectades totes les peces (els barris, els equipaments, les dotacions, els espais oberts). És a dir, una estructura alhora morfològica i ambiental, que afavoreixi l'adaptació mútua ecològica i la coevolució dels ecosistemes urbans naturals en interacció, basada en un mosaic articulat de peces urbanes i de la matriu biofísica del territori equilibrat ambientalment. Es pot aconseguir, d'entrada, definint i construint límits a les ciutats, creant fronteres ben delimitades entre l'urbà i el rural, i en la potenciació dels valors de proximitat entre les necessitats de les persones i els dispositius urbans que faciliten els serveis: treball, oci, salut i cultura. I cal reutilitzar, o sigui, rehabilitar i reciclar els teixits obsolets o infrautilitzats. Per l'articulació de totes aquestes actuacions holístiques, els passatges i els seus diversos recursos (com podem veure en el conjunt de les situacions territorials proposades al Concurs de Passatges metropolitans o el Passatge del Besòs)<sup>2</sup> constitueixen un dispositiu exemplar per una estratègia renovada del programa d'acció sobre els espais oberts de la metròpoli.

Alguns exemples ens mostren la gran capacitat de transformació en obrir el pas i fer passatges. En el cas del barri de La Mina, la construcció d'una Rambla a través del barri ha permès que aquesta àrea estigmatitzada i exclosa de la dinàmica de la ciutat s'obri a la continuïtat urbana. La zona, en la dècada de 1970, es construeix com un complex d'edificis d'allotjament pels desfavorits, ciutadans exclosos entre d'altres del dret a la mobilitat. L'objectiu de la transformació era preservar la zona amb la seva riquesa cultural, tot i oferint als seus habitants una franca connexió del seu barri amb la resta de la ciutat. La nova Rambla és un espai per caminar en connexió amb el tramvia que circula en el mateix eix. Per tant, la vida i la ciutat s'organitzen a través i al voltant de la Rambla, nous habitatges, botigues, serveis, amb una inserció que reconfigura l'espai públic.

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

Des del punt de vista d'àrees urbanes més estabilitzades, el conjunt seqüencial en el temps i una concatenació de projectes parcials aconseguixen establir un

2 Es poden veure tots els projectes al llibre: TORRA, R., SAURINA, E., LLOP, C., 2015. *Passatges metropolitans: una mirada als projectes metropolitans des de la petita escala*. Barcelona: Servei de comunicació de l'AMB.





Figura 5. Actuacions de lligam i articulació, passatges del barri a la metròpoli: Rambla de La Mina de Sant Adrià del Besòs i Parc de la Solidaritat d'Esplugues de Llobregat

gran espai cívic al centre de Cornellà, que amplia la seva condició, aproxima i sutura barris, i a més, introdueix el pas del tramvia per a vincular-se amb la gran ciutat metropolitana. És aquest un projecte atent a la millora dels passos de proximitat, amb una clara visió estructural del municipi.

Tots tres exemples ens mostren, amb escales diverses, com podem desenvolupar un renovat urbanisme social i ambientalista que ha de preservar *sine die* els espais d'extrema qualitat ambiental, i afavorir la superposició d'usos i els espais mixtes, que ha d'articular les vores però, sobretot, que ha de posar a les

# MANIFIESTO DEL PASAJE

**ABRIR LOS PASAJES, SIGNIFICA AUMENTAR EL DERECHO A LA CIUDAD**

PORQUE, DEBIDO A LA REALIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS RÁPIDAS Y GRANDES OPERACIONES DE PLANIFICACIÓN, LA CIUDAD SE FRAGMENTA Y LOS BARRIOS QUEDARON AISLADOS; PORQUE UNA CIUDAD QUE SI SE DIVIDE SE CONVIERTE EN UNA CIUDAD QUE PIERDE EN CALIDAD Y EN SEGURIDAD PARA LOS MÁS DESPROTEGIDOS; PORQUE LOS CIUDADANOS DEMANDAN ATENCIÓN A SUS MOVILIDADES COTIDIANAS, INCLUSO LAS MÁS BANALES A PRIORI; PORQUE LA CIUDAD DEBE PREPARARSE, POR RAZONES DE EFICACIA, COHESIÓN, SALUD PÚBLICA Y AHORRO PARA SER MÁS INTERMODAL.

**1- ABRIR PASAJES, SIGNIFICA AFIRMAR EL DERECHO DEL TRANSENTE, CONDICIÓN DE LA URBANIDAD ACTUAL.**

**2- ABRIR PASAJES, SIGNIFICA CONECTAR LOS FRAGMENTOS DE LA CIUDAD, ES UNA CONDICIÓN PARA ROMPER EL AISLAMIENTO.**

**3- ABRIR PASAJES, SIGNIFICA IDENTIFICAR LAS BARRERAS DEL PASADO Y ANTICIPAR LOS OBSTÁCULOS DEL MAÑANA. ES ESTABLECER Y MANTENER LUGARES PARA CRUZAR LINEAS DE TRANSPORTE A GRAN ESCALA.**

**4- ABRIR PASAJES, SIGNIFICA INVENTARIAR, CARTOGRAFIAR Y CONECTAR EN RED LOS ENLACES PARA ATRAVESAR TERRITORIOS AISLADOS A ESCALA INTERMEDIA: EL GUETO RICO O POBRE, LA ZONA DE ACTIVIDAD, LA ZONA COMERCIAL, LOS CONDOMINIOS, EL SECTOR DEL HOSPITAL.**

**5- ABRIR PASAJES, SIGNIFICA APLICAR POLÍTICAS DE PREVENCIÓN CONTRA EL SURGIMIENTO DE BARRERAS ENGANOSAS Y NUEVAS, INCLUSO A PEQUEÑA ESCALA (MOBILIARIO URBANO, SEÑALIZACIÓN O CARTELES, ESTACIONAMIENTO PARA BICICLETAS, MONOPATINES, ETC.).**

**6- ABRIR PASAJES, SIGNIFICA ACOMPAÑAR LA CRECIENTE DIVERSIFICACIÓN DE LOS MODOS DE DESPLAZAMIENTO INDIVIDUALES (CAMINAR, CIRCULACIÓN, DESPLAZAMIENTO) Y ACCESOS A LOS SERVICIOS (CARSHARING, BICICLETAS COMPARTIDAS, ETC.) EN EL DISEÑO DE LAS REDES Y LAS RUTAS.**

**7- ABRIR PASAJES, SIGNIFICA SUPERAR LA RUPTURA ENTRE LOS MODOS Y LOS RITMOS DE DESPLAZAMIENTO GRACIAS A LOS ESPACIOS DE CONEXIÓN. ES UNA CONDICIÓN DE LA MULTIMODALIDAD DE CADA UNO EN LA CIUDAD.**

**8- ABRIR PASAJES, SIGNIFICA AGREGAR INFORMACIÓN, SERVICIOS Y AMENIDADES - FÍSICOS O DIGITALES - MOLDEAR EL HUB DE LAS MOVILIDADES LIVIANAS. ES SUSCITAR EL DESEO DE PASAR - A LA FUNCIONALIDAD DEL ENLACE HAY QUE MEZCLAR LA URBANIDAD DEL LUGAR.**

**9- ABRIR PASAJES, SIGNIFICA PENSAR LOS EFECTOS VISUALES, SONOROS, DINÁMICOS Y PROIOCEPTIVOS. A LA URBANIDAD DEL LUGAR HAY QUE MEZCLAR LA SENSACIÓN DE PASO, DE PASAJE Y LA PERCEPCIÓN DE LA TRANSICIÓN HACIA OTROS LUGARES.**

**10- ABRIR PASAJES, SIGNIFICA FACILITAR EN EL ÁREA METROPOLITANA, LOS ATAJOS, LAS DINÁMICAS DEL CUERPO EN MOVIMIENTO, LOS DESPLAZAMIENTOS DEL AUTO PEQUEÑO INTERCONECTADO, LAS PERFORMANCIAS DE UNA INTERMODALIDAD GENERALIZADA PARA EVITAR LOS DESVIOS Y EL TIEMPO ADICIONAL.**

**11- ABRIR PASAJES, SIGNIFICA ADAPTAR LOS PASAJES A LA TOPOGRAFÍA Y A LAS PRÁCTICAS LOCALES DE LOS LUGARES QUE CONECTAN, PERO TAMBIÉN SIGNIFICA INSPIRAR NUEVOS USOS. A UN LUGAR ÚNICO, UNA CONEXIÓN ÚNICA.**

**12- ABRIR PASAJES, SIGNIFICA CREAR LA PEQUEÑA ESCALA QUE CAMBIA TODO EN UNA MULTIPLICIDAD DE DESAFÍOS Y FACTORES. E INVENTAR LAS MODALIDADES DE FINANCIAMIENTO CONJUNTO; SIGNIFICA CUIDAR LO EXISTENTE PARA CONSTITUIR EL ECOSISTEMA DE LAS MOVILIDADES INTERCONECTADAS. A UN PASAJE ÚNICO, REDES DE PASAJES.**

**13- ABRIR PASAJES, SIGNIFICA TOMAR EN SERIO LA PEQUEÑA ESCALA QUE CAMBIA TODO EN UNA MULTIPLICIDAD DE DESAFÍOS Y FACTORES. E INVENTAR LAS MODALIDADES DE FINANCIAMIENTO CONJUNTO; SIGNIFICA CUIDAR LO EXISTENTE PARA CONSTITUIR EL ECOSISTEMA DE LAS MOVILIDADES INTERCONECTADAS. A UN PASAJE ÚNICO, REDES DE PASAJES.**



persones com a veritables protagonistes de l'espai públic i per tant facilitar el seu pas, el seu passatge i òbviament la seva estada.

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

Els passatges que s'han projectat per al Concurs convocat per l'Àrea metropolitana posen en valor la capacitat del paisatge com una eina de mediació social per a la gestió de les transformacions, perquè proposen transformacions territorials que estimulen noves apropiacions dels espais per part de la ciutadania. El projecte dels passatges en els paisatges metropolitans és doncs una eina, una mediació cultural que facilita la visió crítica sobre les necessitats de transformar les barreres del territori. Reciclar els territoris maltractats de les perifèries metropolitanes suposa generar una factoria de paisatges que, a més de noves formes i espais, permetrà que aflorin noves actituds ètiques dels ciutadans que els habiten. Tots en volem de qualitat de vida, i els passatges faciliten la comoditat d'accés, de mobilitat i els intercanvis socials. Els passatges, com el paisatge on vivim, són una peça determinant per assolir la qualitat de la nostra àrea metropolitana. Per això, fem dels passatges una eina de transformació urbana i territorial i apliquem les estratègies i propostes del Manifest del passatge de l'Institut pour la ville en mouvement.

#### Bibliografia

LLOP, C., 2015: "Els passatges: actuacions per a la ciutat metropolitana". TORRA R., SAURINA E., LLOP, C. *Passatges metropolitans: una mirada als projectes metropolitans des de la petita escala*. Barcelona: Àrea Metropolitana de Barcelona. p. 49 - 57.

TORRA, R., SAURINA, E., LLOP, C., 2015. *Passatges metropolitans: una mirada als projectes metropolitans des de la petita escala*. Barcelona: Servei de comunicació de l'AMB.

LLOP, C., JORNET, S., PASTOR, J. E., JORNET-LLOP-PASTOR arquitectes., 2010. *Nous carrers metropolitans i places centrals*. Barcelona: Jornet-Llop-Pastor arquitectes. Publicació digital.

Carles Llop Torné, Dr. Arquitecto  
 Director del Programa a Barcelona "Passages, espace de transition pour la ville du XXI siècle" Institut pour la Ville en Mouvement.  
 Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori · Universitat Politècnica de Catalunya  
 cllp@coac.net

