



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

## Los pasajes: actuaciones para la ciudad metropolitana

**Carles Llop**

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

### Por un área metropolitana bien reticulada

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

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

## Passages: actions for the metropolitan city

**Carles Llop**

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

### Towards a well-reticulated metropolitan area

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

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

## Els passatges: actuacions per a la ciutat metropolitana

**Carles Llop**

Director del programa "Passatges, espais de transició per a la ciutat del segle XXI" a Barcelona.

Institut per la Ciutat en Moviment (IVM)

### Per una àrea metropolitana ben reticulada

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

Los tres ejemplos nos muestran (con distintas escalas) cómo

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



La Rambla de la Mina Barcelona © JORNETLOPPASTOR ARQUITECTES

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