



BADALONA MONTADA AIREIXACRIPOLLET CERDANYOLA SANT CUGAT RUBISANT VICENÇ DELS HORTS MOLINS DEREIL'HOSPITALET DELLOBREGAT
ARQUACONTINUM DIVERSUM CB45PTANELLVERDPASSATGE A LA IDENTITAT LESVIDESALPONT

62

Pasajes metropolitanos

Una mirada al concurso 2015 del
Àrea Metropolitana de Barcelona

Enric Batlle
Arquitecto y profesor de la UPC

"Desde siempre, los pasajes han ayudado al hombre a superar barreras"

Así empieza el artículo de Marcel Smets que sirvió de orientación a los participantes en el concurso Pasajes Metropolitanos, celebrado recientemente.

Pasajes Metropolitanos es una iniciativa emprendida por el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), en asociación con el Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), dentro del marco del programa internacional "Passages, espace de transition pour la ville du 21e siècle".

Los espacios públicos que promueven el movimiento se han convertido en los espacios urbanos más deseados: aquellos que nos permiten pasear entre las diversas partes de la ciudad y que ofrecen la posibilidad de acceder, desde los diferentes tejidos urbanos que componen nuestra metrópoli, a los diferentes espacios naturales o agrícolas que todavía conservamos.

Pero nuestra metrópoli está llena de límites que son infranqueables; auténticas murallas que impiden la conectividad entre las partes. Resolver estas interrupciones se ha convertido en uno de los proyectos más estratégicos que podemos llevar a cabo: el proyecto que permitirá que la malla funcione y que los diferentes flujos —ecológicos, urbanos y metropolitanos— fluyan. Se trata de prestar más atención al punto más difícil en lugar de recrearnos en uno de los dos lados. Estos lugares se convierten en el eslabón que falta a la cadena, son el pasaje entre dos situaciones fragmentadas que se pueden interpretar como los *military points* que analiza Richard T. T. Forman en *Land Mosaics*; lugares que deben concentrar toda la intensidad

Metropolitan passages

A look at Barcelona Metropolitan
Area 2015 competition

Enric Batlle
Architect and Professor UPC

"From the earliest days, passages have helped human beings to cross barriers"

This is the opening phrase of the Marcel Smets article that provided guidance for participants in the recent Metropolitan Passages competition.

Metropolitan Passages is an initiative of Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), in association with the Institut pour le Ville en Mouvement (IVM), as part of the international programme Passages, transitional spaces for the 21st-century city.

Public spaces promoting movement have become the most highly desired of urban spaces: those that allow you to stroll between different parts of the city and that offer the chance to access, from the different urban fabrics making up our metropolis, the different natural and agricultural spaces we still retain.

*However, our metropolis is still full of insurmountable restrictions: like curtain walls, they block connectivity between its parts. Resolving these blockages has become one of the most strategically important projects we can undertake; a project that will allow the mesh to work and the different flows (ecological, urban and metropolitan) to actually flow. It means focusing more attention on the most difficult point rather than enjoying ourselves on one of the two sides. These places become the 'missing link' in the chain, the passageway between two fragmented situations that can be seen as the 'military points' analysed by Richard T. T. Forman in *Land Mosaics*; places upon which all our activities must be concentrated.*

Enric Batlle
Architecte i professor
de la UPC

Passatges metropolitanos

Una mirada al concurs 2015 de l'Àrea
Metropolitana de Barcelona

"Desde siempre, los pasajes han ayudado al hombre a superar barreras"

Així comença l'article de Marcel Smets que va servir d'orientació als participants en el concurs Passatges Metropolitanos, celebrat recentment.

Passatges Metropolitanos és una iniciativa que emprèn l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), en associació amb l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), dins del marc del programa internacional "Passages, espace de transition pour la ville du 21e siècle".

Els espais públics que promouen el moviment han esdevingut els espais urbans més desitjats: aquells que ens permeten passejar entre les diverses parts de la ciutat i que ofereixen la possibilitat d'accedir, des dels diferents teixits urbans que componen la nostra metròpoli, als diversos espais naturals o agrícoles que encara conservem.

Però la nostra metròpoli és plena de límits que són infranquejables; autèntiques muralles que impedeixen la connectivitat entre les parts. La resolució d'aquestes interrupcions esdevé un dels projectes més estratègics que podem dur a terme: el projecte que permetrà que la malla funcioni i que els diversos fluxos —ecològics, urbans i metropolitanos— flueixin. Es tracta de prestar més atenció al punt més difícil en lloc de recrear-nos en una de les dues bandes. Aquests indrets esdevenen la "baula" que falta a la cadena, són el passatge entre dues situacions fragmentades que es poden interpretar com els *military points* que analitza Richard T. T. Forman a *Land Mosaics*; llocs que han de concentrar tota la intensitat de la nostra activitat perquè sabem que si aconseguim solucionar-los aconseguirem que un gran territori estigui al nostre abast.

La metròpoli es pot definir com un conjunt de fluxos —com proposa Joan Busquets: el que necessitem són malles, no centres— i potser els projectes

63

de nuestra actividad, porque sabemos que si logramos solucionarlos conseguiremos que un gran territorio esté a nuestro alcance.

La metròpoli se puede definir como un conjunto de flujos — como propone Joan Busquets: lo que necesitamos son mallas, no centros— y quizás los proyectos más necesarios son los de las diferentes infraestructuras: las de comunicaciones y transporte, las de energía e información, pero también las verdes. La promoción de las mallas ambientales y el establecimiento de recorridos que permitan las movilidades lentas —peatones, bicicletas— son dos de las principales acciones que nos pueden ayudar a hibridar nuestras ciudades entre sí y con la posible matriz ecológica metropolitana. Las continuidades ecológica, urbana y metropolitana deberían estar en el origen de todas las nuevas decisiones que tomemos. Los caminantes, los ciclistas, el transporte público, el agua y la vida deben fluir por la metròpoli y, tal vez, representan una de las mejores estrategias para cada nuevo proyecto que se lleve a cabo.

El concurso plantea una mirada a los proyectos metropolitanos desde la pequeña escala. Ramon Folch definió la escala, no como el tamaño de las cosas, sino como su carácter y composición; y el paisajista Michel Corajoud nos invitó a realizar la *traversée des échelles* trabajando simultáneamente el conjunto y el detalle, lo próximo y lo lejano. Los pasajes metropolitanos jugarían, pues, en todas las escalas: se pueden construir desde la pequeña escala de las intervenciones puntuales —que intentan resolver las interrupciones que queremos potenciar—, pero se convierten en elementos clave de un sistema superior que solo se puede entender desde la gran escala metropolitana.

El concurso se ha desarrollado en seis ámbitos metropolitanos diferentes. Los seis son espacios de alta complejidad, con barreras y discontinuidades, pero con mucho potencial: de convergencia de actividades y de usos, de contacto entre tejidos urbanos, industriales y rurales y de superposición de comunicaciones (trazas antiguas, autopistas, vías urbanas, caminos), que requieren que se preste una atención especial a la "movilidad blanda", a la velocidad lenta y a la incorporación de actividades que las personas asocien a recorridos metropolitanos.

El resultado del concurso nos ha permitido ver cómo se puede trabajar sobre casuísticas diversas y nos ha ayudado a configurar un cierto catálogo de reflexiones, estrategias y posibles intervenciones sobre este tipo de lugares. El conjunto

because we know that, if we are able to solve them, we shall ensure that a huge territory falls within our reach.

A metropolis can be defined as a set of flows—as Joan Busquets suggests, what we need are meshes, not centres—and, perhaps, the projects that are most necessary are those involving the different infrastructures: communications and transport, energy and information, but also green ones. Development of environmental meshes and the establishment of itineraries that permit slow-moving mobility (pedestrians, cyclists, etc.) are two of the main actions that can help us to hybridise our cities between each other and with the possible metropolitan urban matrix. Ecological, urban and metropolitan continuities must become the source of every new decision we take. Pedestrians, cyclists, public transport, water and life must flow through the metropolis, and could represent one of the best strategies for every new project carried out.

The competition suggests taking a small-scale look at metropolitan projects. Ramon Folch defined scale as not so much the size of things, but rather their character and makeup, whilst landscape architect Michel Corajoud called on us to carry out a traversée des échelles, working simultaneously on the whole and on the details, the close-up and the long-range. Metropolitan landscapes would thus come into play on all scales, and can be built from the small scale, with ad hoc projects (which aim to resolve the interruptions we seek to boost), but which become key components of a greater system that can only be understood from the metropolitan large scale.

The competition has focused on six different metropolitan environments. All six are highly complex spaces, with their obstacles and their discontinuities, but also boast great potential: for a convergence of activities and uses, for contact between urban, industrial and rural fabrics and for the overlapping of communications (old remains, motorways, urban roads and paths), and this means special attention must be paid to slow-speed, 'soft' mobility and to incorporating activities associated with metropolitan itineraries.

The result of the competition has allowed us to see how people work on different cases and helped us to draw up a kind of catalogue of thoughts, strategies and possible actions concerning this type of place. All the prizewinning projects have allowed us to examine six different ways of tackling the issues involved in metropolitan passages.

més necessaris són els de les diverses infraestructures: les de comunicacions i transport, les d'energia i informació, però també les verdes. La promoció de les malles ambientals i l'establiment de recorreguts que permetin les mobilitats lentes —vianants, bicicletes— són dues de les principals accions que ens poden ajudar a hibridar les nostres ciutats entre si i amb la possible matriu ecològica metropolitana. Les continuïtats ecològica, urbana i metropolitana haurien de ser a l'origen de totes les noves decisions que prenguem. Els caminants, els ciclistes, el transport públic, l'aigua i la vida han de fluir per la metròpoli, i potser suposen una de les millors estratègies per a cada nou projecte que es porti a terme.

El concurs planteja una mirada als projectes metropolitanos des de la petita escala. Ramon Folch va definir l'escala, no com la mida de les coses, sinó com el seu caràcter i composició; i el paisatgista Michel Corajoud ens va invitar a fer la *traversée des échelles* treballant simultàniament el conjunt i el detall, allò que és proper i allò que és llunyà. Els passatges metropolitanos jugarien, doncs, a totes les escales: es poden construir des de la petita escala de les intervencions puntuals —que tracten de resoldre les interrupcions que volem potenciar—, però esdevenen elements clau d'un sistema superior que només es pot entendre des de la gran escala metropolitana.

El concurs s'ha desenvolupat en sis àmbits metropolitanos diferents. Els sis són espais d'alta complexitat, amb barreres i discontinuïtats, però amb molt de potencial: de convergència d'activitats i d'usos, de contacte entre teixits urbans, industrials i rurals i de superposició de comunicacions (traces antigues, autopistes, vies urbanes, camins), que requereixen una atenció especial a la "mobilitat tova", a la velocitat lenta i a la incorporació d'activitats que les persones associïn a recorreguts metropolitanos.

El resultat del concurs ens ha permès veure com es pot treballar sobre casuístiques diverses i ens ha ajudat a configurar un cert catàleg de reflexions, estratègies i possibles intervencions sobre aquest tipus d'indrets. El conjunt de projectes premiats ens ha permès fer un recorregut sobre sis maneres diferents d'abordar la problemàtica dels passatges metropolitanos.

A l'emplaçament **1A (Un passatge a través de la C-31)** al municipi de Badalona, el jurat va atorgar tres mencions: una al lema *UNBREAKING BADALONA*, que proposa un recorregut articulador que posa en valor els espais existents mitjançant petites actuacions vinculades a la memòria sentimental del barri; una altra al lema *PAISATGE INFRAESTRUCTURAL*, que planteja un sistema modular de "contenedors d'activitats urbanes" que s'adaptin a la topografia i que recullen les opinions de la gent del barri; i una tercera —que mereix un comentari especial— al lema *ARQUA*, una proposta que planteja un parc hidrourbà com a estratègia única que integra i soluciona totes les problemàtiques del lloc alhora que proposa un recorregut com a passatge metropolità pel corredor verd del Torrent de la Font. Es considera

de proyectos premiados nos ha permitido realizar un recorrido sobre seis formas distintas de abordar la problemática de los pasajes metropolitanos.

En el emplazamiento **1A (Un pasaje a través de la C-31)**, en el municipio de Badalona, el jurado otorgó tres menciones: una al lema *UNBREAKING BADALONA*, que propone un recorrido articulador que reivindica los espacios existentes mediante pequeñas actuaciones vinculadas a la memoria sentimental del barrio; otra al lema *PAISATGE INFRAESTRUCTURAL*, que plantea un sistema modular de "contenedores de actividades urbanas" que se adaptan a la topografía y que incluyen las opiniones de la gente del barrio, y una tercera —que merece un comentario especial— al lema *ARQUA*, una propuesta que plantea un parque hidroubano como estrategia única que integra y soluciona todas las problemáticas del lugar a la vez que propone un recorrido como pasaje metropolitano por el corredor verde del torrente de la Font. Se considera muy destacable el carácter geográfico de esta propuesta, que pretende potenciar la conectividad entre los diferentes barrios y recuperar la riera como pasaje.

En el emplazamiento **1B (Un pasaje articulador)**, en el municipio de Montcada i Reixac, se otorgaron dos primeros premios: uno al lema *BY PASS*, que plantea una transformación a largo plazo —propone un espacio articulador metropolitano que permite potenciar la continuidad de los tejidos urbanos mediante las diferentes interrupciones existentes—, y otro al lema *ESPACIO "CONTINUM", ACTIVIDAD "DIVERSUM"*, valorado porque es una acción inmediata, adaptable y viable que, de forma económicamente posible, consigue mejorar sustancialmente la calidad del espacio urbano. Esta propuesta concentra las oportunidades en un magnífico —pero poco valorado— espacio vacío (debajo del viaducto) a partir de un simple vaciado de vehículos y de una mínima (pero potente) intervención gráfica y visual, muy cercana al carácter efímero de las actuaciones de *Land Art*.

En el emplazamiento **2C (Un pasaje como eje cívico)**, entre los municipios de Ripollet i Cerdanyola del Vallès, se dieron dos menciones y un primer premio: una de las menciones, al lema 1,2,3 por la resolución arquitectónica propuesta en el entorno de Ripollet; la otra mención, al lema *DE CAJÓN*, por el intento de recuperar la relación de la ciudad con el río a partir de una obra importante de infraestructura que modificaría la sección actual de la autopista. Se otorgó el primer premio al lema *CB45PT* por reconocer i resolver con mayor intención todas las problemáticas y por concentrar los esfuerzos en la construcción de una nueva pasarela que conecta el puente

Site 1A: A passage across the C31, in the town of Badalona, received three Special Mentions from the jury: one for the project UNBREAKING BADALONA, with a connective itinerary that enhances the value of existing spaces via small-scale works associated with the emotional history of the district; another for PAISATGE INFRAESTRUCTURAL, which proposes a modular system of 'urban activity containers' that fit the topography and that collect the opinions of the district's inhabitants, and a third, meriting a special comment, for the project ARQUA, a proposal for a 'Hydro-urban Park' as a single strategy that integrates and solves all the site's issues whilst offering an itinerary as a metropolitan passage along the green corridor of the Torrent de la Font stream. Considered particularly noteworthy was the geographical nature of this proposal, which aims to boost connectivity between the different districts and reclaim the stream as a passage.

Site 1B: A connecting passage, in the town of Montcada i Reixac, received two First Prizes: one for the project BY PASS, which proposes a long-term transformation by means of a metropolitan connective space that helps boost the continuity of urban fabrics, using the different existing interruptions, and another for ESPAI 'CONTINUM', ACTIVITAT 'DIVERSUM', positively appreciated because it is an immediate, adaptable and viable action that, in an economically feasible way, manages to substantially improve the quality of the urban space. This project focuses opportunities on a magnificent (but undervalued) empty space, that under viaducts, based on simply emptying it of vehicles and on a minimal yet powerful graphical and visual intervention, very much in line with the ephemeral nature of Land Art.

Site 2C: The passage as a civic axis, between the towns of Ripollet and Cerdanyola del Vallès, was awarded two Special Mentions and one First Prize. One Special Mention was for 1,2,3, for the architectural solution proposed for the surroundings of Ripollet, and the other for the project DE CAJÓN, in recognition of its attempt to restore the city's relationship with the river by using a significant infrastructure work that would modify the current section of the motorway. The First Prize, for CB45PT, was for its recognition and resolution, with the greatest focus, of all the issues and for concentrating efforts on building a new passing point directly connecting the bridge with the river and the city. This project shows the Infrastructure-related element required by all passages to ensure that they overcome the discontinuities created by other infrastructures.

molt destacable el caràcter geogràfic d'aquesta proposta, que pretén potenciar la connectivitat entre els diferents barris i recuperar la riera com a passatge.

A l'emplaçament **1B (Un passatge articulador)** al municipi de Montcada i Reixac, es van atorgar dos primers premis: un al lema *BY PASS*, que planteja una transformació a llarg termini —proposa un espai articulador metropolità que permet potenciar la continuïtat dels teixits urbans mitjançant les diverses interrupcions existents— i un altre al lema *ESPACIO "CONTINUM", ACTIVITAT "DIVERSUM"*, valorat perquè és una acció immediata, adaptable i viable que, de manera econòmicament possible, aconsegueix millorar substancialment la qualitat de l'espai urbà. Aquesta proposta concentra les oportunitats en un magnífic —però poc valorat— espai buit (el sota-viaducte) a partir d'un simple buidat de vehicles i d'una mínima (però potent) intervenció gràfica i visual, molt propera al caràcter efímer de les actuacions de *Land Art*.

A l'emplaçament **2C (Un passatge com a eix cívico)** entre els municipis de Ripollet i Cerdanyola del Vallès, es van donar dues mencions i un primer premi: una de les mencions, al lema 1,2,3 per la resolució arquitectònica proposada a l'entorn de Ripollet; l'altra mención, al lema *DECAJÓN* per l'intent de recuperar la relació de la ciutat amb el riu a partir d'una obra important d'infraestructura que modificaria la secció actual de l'autopista. El primer premi, al lema *CB45PT* per reconèixer i resoldre amb major intenció totes les problemàtiques i per concentrar els esforços en la construcció d'una nova passera que connecta el pont directament amb el riu i la ciutat. Aquest projecte mostra el caràcter infraestructural que necessàriament han de tenir molts passatges per aconseguir superar les discontinuïtats produïdes per les altres infraestructures.

A l'emplaçament **2D (Un passatge com a passeig interurbà)** entre els municipis de Sant Cugat del Vallès i Rubí, el jurat va atorgar un primer premi al lema *ANELL VERD* per reconèixer les connectivitats ecològiques com una alternativa viable a les vies de mobilitat urbana actuals. El caràcter ambiental de la proposta, que potencia la connectivitat ecològica i social entre ambdós costats de l'AP-7, no va ocultar l'estranyesa que cap de les propostes presentades abordés la problemàtica de l'antiga carretera de Rubí a partir d'una simple transformació de la seva secció.

A l'emplaçament **3E (Un passatge com a node de centralitat)** entre els municipis de Sant Vicenç dels Horts i Molins de Rei, es van atorgar tres mencions i un primer premi: una mención al lema *FILAR PRIM* pel potent tractament del nus i l'interessant relació que s'estableix amb l'estació intercanviadora; una altra mención al lema *RECICLAR EL PAISAJE TECNOCRÁTICO* per la possibilitat de reciclar part de la infraestructura existent tot reconfigurant un nou espai urbà; i la tercera mención, al lema *FÒRUM KMO*, per la recuperació de la relació entre Sant Vicenç i el Parc Agrari. El premi es dona al lema *PASSATGE A LA IDENTITAT*, pel caràcter urbà de plantejar un canvi de secció de la infraestructura actual que n'augmenta el caràcter cívico, tant al llarg del pont com en els contactes amb els dos municipis.

directamente con el río y la ciudad. Este proyecto muestra el carácter infraestructural que necesariamente deben tener muchos pasajes para conseguir superar las discontinuidades producidas por las otras infraestructuras.

En el emplazamiento **2D (Un pasaje como paseo interurbano)**, entre los municipios de Sant Cugat del Vallès y Rubí, el jurado otorgó un primer premio al lema *ANELL VERD* por reconocer las conectividades ecológicas como una alternativa viable a las vías de movilidad urbana actuales. El carácter ambiental de la propuesta, que potencia la conectividad ecológica y social entre ambos lados de la AP-7, no ocultó la extrañeza de que ninguna de las propuestas presentadas abordara la problemática de la antigua carretera de Rubí a partir de una simple transformación de su sección.

En el emplazamiento **3E (Un pasaje como nodo de centralidad)**, entre los municipios de Sant Vicenç dels Horts y Molins de Rei, se otorgaron tres menciones y un primer premio: una mención al lema *FILAR PRIM* por el potente tratamiento del nudo y la interesante relación que se establece con la estación intercambiadora; otra mención al lema *RECICLAR EL PAISAJE TECNOCRÁTICO* por la posibilidad de reciclar parte de la infraestructura existente reconfigurando un nuevo espacio urbano, y la tercera mención, al lema *FÒRUM KMO*, por la recuperación de la relación entre Sant Vicenç y el parque agrario. El premio se dio al lema *PASSATGE A LA IDENTITAT*, por el carácter urbano de plantear un cambio de sección de la infraestructura actual que aumenta su carácter cívico, tanto a lo largo del puente como en los contactos con los dos municipios.

Y, finalmente, en el emplazamiento **3F (Un pasaje como intercambiador metropolitano)**, en el municipio de l'Hospitalet de Llobregat, se dieron dos menciones y un primer premio: una de las menciones, al lema *ON TOT POT PASSAR*, por la sencillez de un pasaje-plaza subterráneo, y la otra mención fue para el lema *VINCLE*, por trabajar la continuidad urbana con un pasaje verde que reconoce los diferentes espacios públicos existentes. El premio al lema *LES VIDES AL PONT* nos permitió captar la gran variedad de soluciones que se pueden desarrollar ante un mismo problema. El carácter arquitectónico de la propuesta se desarrolla a partir de un pasaje-edificio capaz de acoger usos y adaptarse a las posibles transformaciones futuras del lugar.

Los caracteres GEOGRÁFICO, EFÍMERO, INFRAESTRUCTURAL, AMBIENTAL, URBANO y ARQUITECTÓNICO que hemos destacado en el análisis de los seis emplazamientos pueden configurar un catálogo de soluciones para espacios que

Site 2D: The passage as an interurban promenade, between the towns of Sant Cugat del Vallès and Rubí, saw the jury awarding a First Prize to the project ANELL VERD (GREEN RING) for its recognition of ecological connectivities as a viable alternative to current urban mobility routes. The environmental nature of the project, which enhances the ecological and social connectivity between the two sides of the AP-7 toll motorway, did not affect the jury's surprise that none of the proposals submitted tackled the issue of the old Rubí road by simply transforming this section.

Site 3E: The passage as a centrality node, between the municipalities of Sant Vicenç dels Horts and Molins de Rei, received three Special Mentions and one First Prize. One Special Mention was for the project FILAR PRIM, acknowledging the powerful treatment given the junction and the interesting relationship established with the station. Another Special Mention was awarded to the project RECICLAR EL PAISAJE TECNOCRÁTICO, for the possibility of recycling part of the existing infrastructure whilst at the same time configuring a new urban space. The third Special Mention was given to the project FÒRUM KMO, for its recuperation of the relationship between Sant Vicenç and the Agricultural Park. For its part, the First Prize was awarded to PASSATGE A LA IDENTITAT, in recognition of the URBAN nature of the approach of changing a section of the current infrastructure to enhance its civic nature, both along the bridge and at its contact points with the two towns.

Lastly, site 3F: The passage as a metropolitan interchange, in l'Hospitalet de Llobregat, was the recipient of two Special Mentions and one First Prize. One Special Mention was awarded to ON TOT POT PASSAR in recognition of the simplicity of its buried plaza passage, and the other to the project VINCLE, for its work on urban continuity with a green passage that acknowledges existing public spaces. The First Prize, for the project LES VIDES AL PONT, showed our appreciation of how a wide variety of solutions can be developed in answer to the same issue. The ARCHITECTURAL quality of the proposal is based around a building-passage able to house different uses and adaptable to fit the possible future transformations of the location.

The GEOGRAPHICAL, EPHEMERAL, INFRASTRUCTURE-RELATED, ENVIRONMENTAL, URBAN and ARCHITECTURAL qualities highlighted in our analysis of the six sites could provide a catalogue of solutions for spaces lacking continuity and featuring barriers that hinder interaction and integration

I, finalment, a l'emplaçament **3F (Un passatge com a intercanviador metropolità)** al municipi de l'Hospitalet de Llobregat es van donar dues mencions i un primer premi: una de les mencions, al lema *ON TOT POT PASSAR* per la senzillesa d'un passatge plaça soterrat, i l'altra menció, al lema *VINCLE* per treballar la continuïtat urbana amb un passatge verd que reconeix els diversos espais públics existents. El premi al lema *LES VIDES AL PONT* ens va permetre copsar la gran varietat de solucions que es poden desenvolupar davant d'un mateix problema. El caràcter arquitectònic de la proposta es desenvolupa a partir d'un passatge-edifici capaç d'acollir usos i adaptar-se a les possibles transformacions futures de l'indret.

Els caràcters GEOGRÀFIC, EFÍMER, INFRAESTRUCTURAL, AMBIENTAL, URBÀ i ARQUITECTÒNIC que hem destacat en l'anàlisi dels sis emplaçaments poden configurar un catàleg de solucions per a espais mancats de continuïtat, amb barreres que dificulten la interacció i la integració o que impedeixen la mobilitat fàcil i eficient, tant en la seva condició metropolitana com en la seva realitat més pròxima.

Aquests passatges, construïts a partir de la recuperació de la geografia primigènia del lloc, de la immediatesa d'una actuació gràfica i visual, de la implementació del pont de vianants adequat, de l'establiment d'una xarxa ambiental, de la reforma de l'espai públic o de la correcta ubicació d'un edifici pont, ens haurien de permetre aconseguir una xarxa d'espais oberts que funcionés com la columna vertebral del territori metropolità. Un conjunt de carrers, places i parcs que connectarien les diferents parts entre si i amb els espais agrícoles i naturals que encara conservem.

Marcel Smets comenta que el *passatge* es converteix en un lloc emblemàtic, un lloc que dona compte del viatge complet perquè té una incidència que supera inexorablement la de la petita intervenció —aquella que exigeix la construcció en si del propi passatge—. Intervenir en la resolució d'un passatge ens permet perfeccionar el sistema de la mobilitat general i la qualitat urbana en particular; com diu Smets: "*Considerando que los espacios del movimiento se han convertido a día de hoy en los principales lugares de encuentro público, el impacto del paisaje bien concebido resuena sobre la calidad de la vida urbana como tal.*"

carecen de continuidad, con barreras que dificultan la interacción y la integración o que impiden la movilidad fácil y eficiente, tanto en su condición metropolitana como en su realidad más próxima.

Estos pasajes, contruidos a partir de la recuperación de la geografía primigenia del lugar, de la inmediatez de una actuación gráfica y visual, de la implementación del puente peatonal adecuado, del establecimiento de una red ambiental, de la reforma del espacio público o de la correcta ubicación de un edificio-puente, deberían permitirnos conseguir una red de espacios abiertos que funcionara como la columna vertebral del territorio metropolitano. Un conjunto de calles, plazas y parques que conectarían las distintas partes entre sí y con los espacios agrícolas y naturales que aún conservamos.

Marcel Smets comenta que el *pasaje* se convierte en un lugar emblemático, un lugar que da cuenta del viaje completo porque tiene una incidencia que supera inexorablemente la de la pequeña intervención (aquella que exige la construcción en sí del propio pasaje). Intervenir en la resolución de un pasaje nos permite perfeccionar el sistema de la movilidad general y la calidad urbana en particular. Como dice Smets: "Considerando que los espacios del movimiento se han convertido a día de hoy en los principales lugares de encuentro público, el impacto del paisaje bien concebido resuena sobre la calidad de la vida urbana como tal".

or that prevent easy, efficient mobility, in terms of both their metropolitan nature and their closer realities.

These passages, built on the basis of reclaiming the original geography of the site, of the immediate nature of graphical and visual work, of the implementation of the right kind of pedestrian bridge, of the establishment of an environmental network, of the conversion of a public space or the correct location of a bridge building, should allow us to achieve a network of open spaces that acts as the backbone of a metropolitan territory. A combination of streets, squares and parks that would connect the different parts with one another and with the agricultural and natural spaces we still retain.

Marcel Smets notes how the Passage becomes an emblematic place, a place that renders account of the journey as a whole, because it has an impact that far exceeds the small effort involved (that called for by the actual building of the passage itself). Becoming involved in the resolution of a passage allows us to perfect the general mobility system and urban quality in particular. As Smets says, 'Given that mobility spaces have today become the main centres of public encounter, the impact of a well-designed passage radiates to the quality of urban life as a whole'.