

aproximacions

cons

núm.1

P.4	05 AM arquitectura
P.6	Albert Carcereny CMAC Arquitect
P.8	Amaya Martínez Marcos
P.10	Anna & Eugeni Bach arquitectes
P.12	HARQUITECTES
P.14	El Globus Vermell
P.16	ARQUITECTURA-G
P.20	MAIO
P.22	taller 9s arquitectes
P.24	udeu arquitectura
P.26	UNDO
P.28	VORA Arquitectura

es

Aparcaments

**Solució immediata als
entorns de la Sagrada Família**

Revitalizar a bajo coste...

Sant Pau del Camp

Dos cons

Diaconal

Carril bici? Carril cotxe!

Carril cotxe? Carril bici!

No dónde sino qué

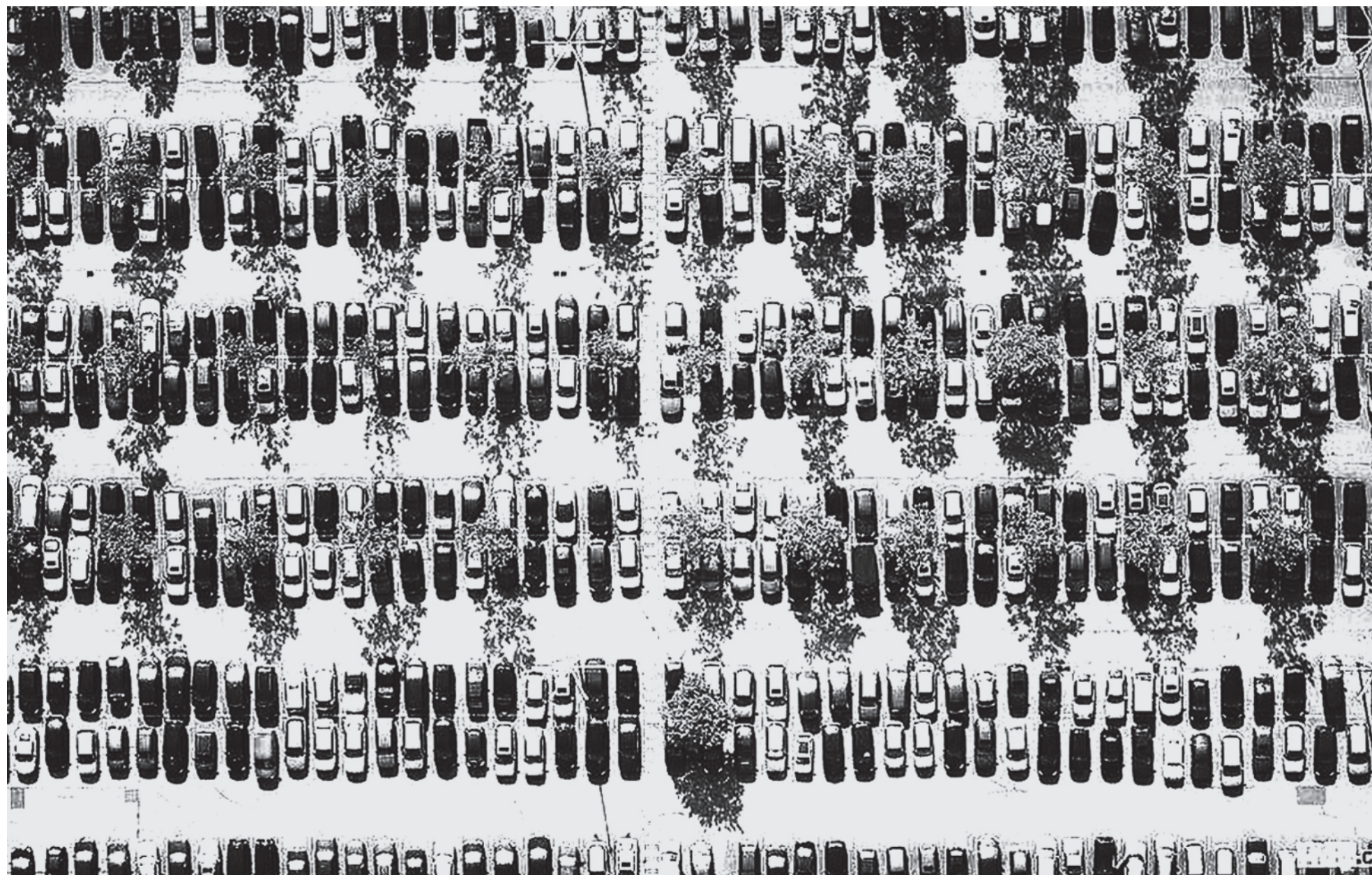
Cono continuo

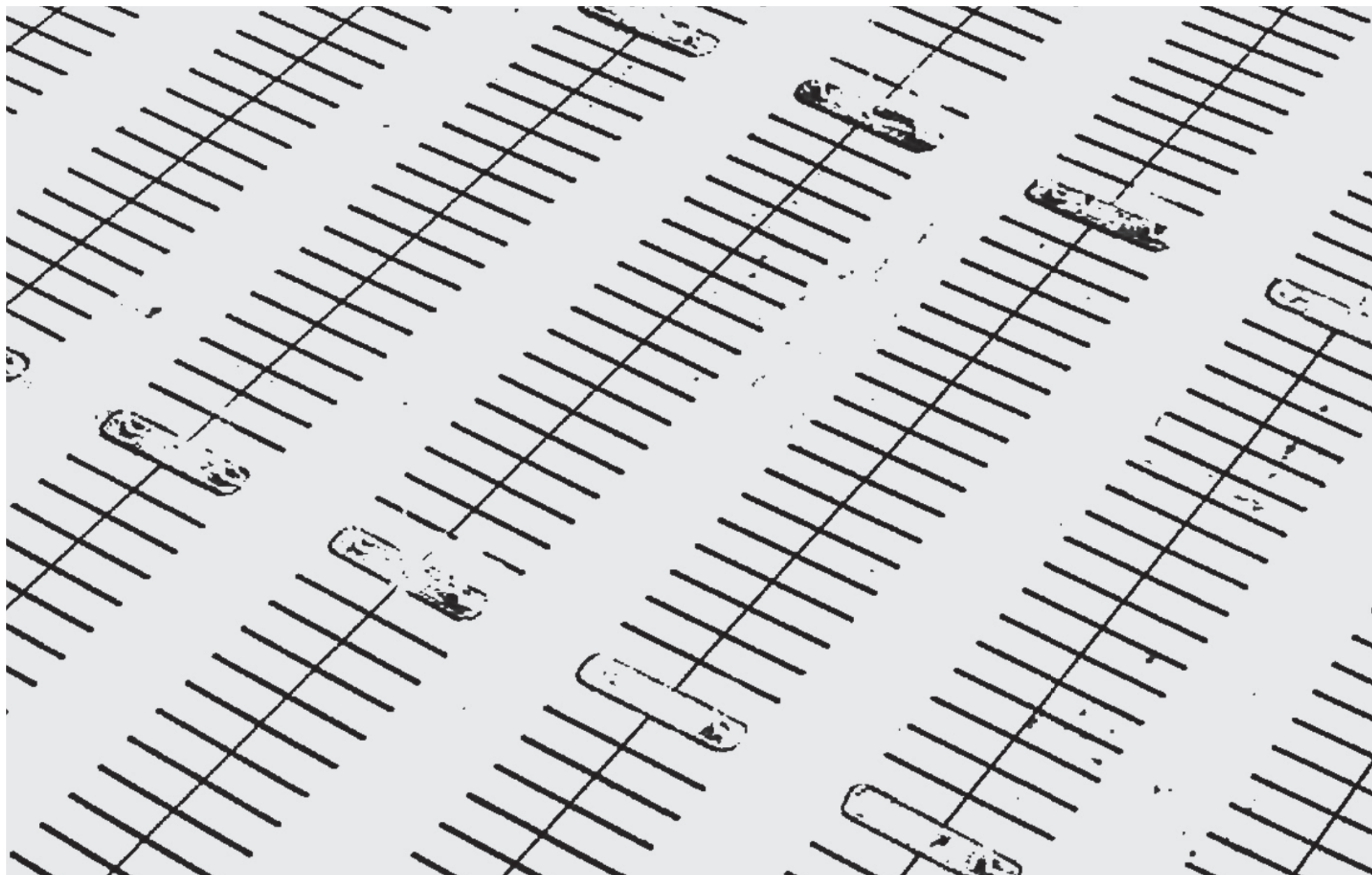
**Barcelona estrena sala d'art
urbana**

La ciutat dels nens

I-Cono

**Qui no ha provocat uns
encants a la plaça de les
Glòries?**





En un espai genèric com l'aparcament de qualsevol centre comercial, on una extensa superfície està subordinada a l'oci del consum, proposem de col·locar un con en el seu accés per a que pugui ser utilitzat per a activitats esportives, culturals o simplement per utilitzar o intercanviar aquelles coses que van ser adquirides aparcant prèviament en aquest mateix espai.

Un con per reflexionar sobre com utilitzar d'una altra manera el que ja tenim, el consum material o inclús territorial.

La problemàtica suscitada als voltants de la Sagrada Família, com a conseqüència de les llargues cues provocades pels turistes que volen visitar el Temple, així com les molèsties i el perill que hi ocasionen els autocars, han provocat, des de ja fa temps, el malestar dels veïns i la seva reivindicació per posar fi a aquesta situació.

Proposem un seguit de mesures de caràcter immediat per compatibilitzar el turisme i la convivència ciutadana.

En primer lloc, tancar el trànsit al carrer Sardenya (caps de setmana i èpoques de vacances sobretot) utilitzant únicament dos cons, a fi de reservar als vianants aquest tram de carrer (entre Mallorca i Provença), per poder compatibilitzar l'accés dels turistes al Temple i l'aprofitament de l'espai públic per part dels ciutadans, els quals podran gaudir d'altres usos alternatius, alguns ja existents (parades de pintors, informació turística, etc.).

En segon lloc, traslladar les parades d'autocars al carrer Provença, fet que implicarà la restricció del trànsit en aquest tram de carrer (entre Sardenya i Marina) i l'eliminació de la zona d'aparcament existent, per tal d'habilitar aquest espai als autocars, així com una zona annexa de càrrega i descàrrega de turistes, sense perjudicar el carril bici i les voreres existents.

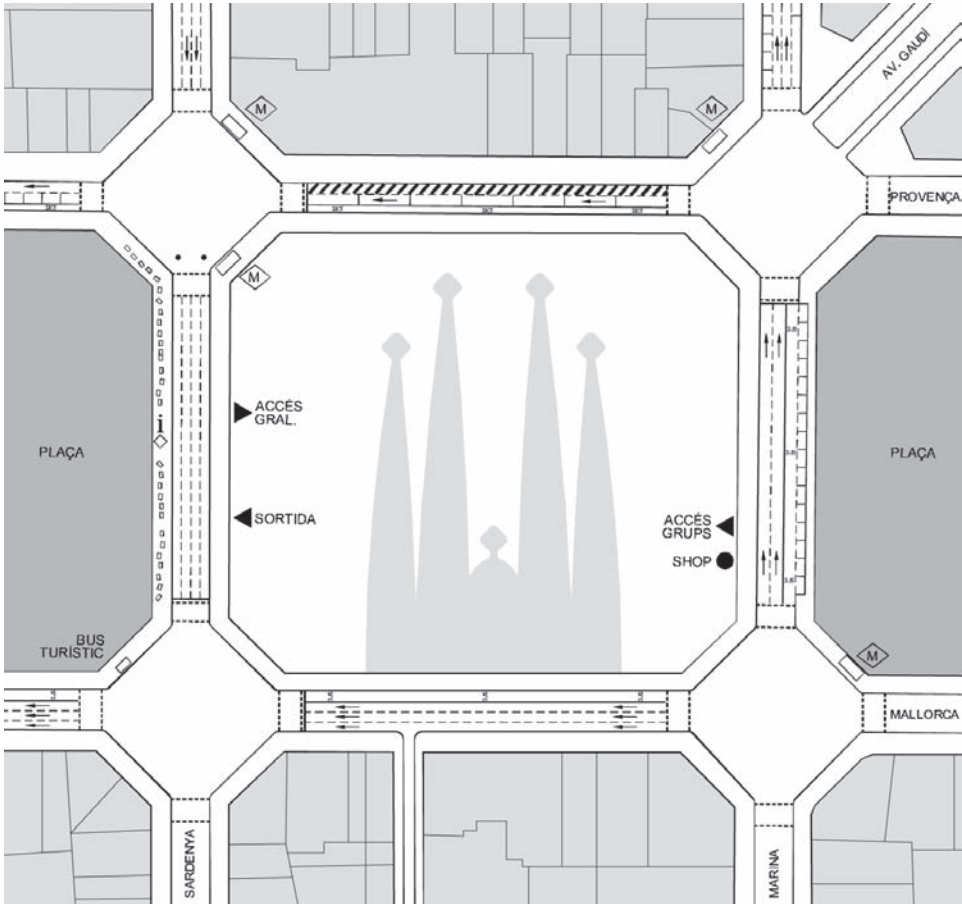
Per últim, reubicar els aparcaments perduts al carrer Provença tot situant-los a l'espai actualment reservat per autocars al carrer Marina.



01 Ubicació actual de les parades d'autocars als carrers Sardenya i Marina.



02 Problemàtica que genera la massificació turística a l'accés del temple.



03 Pacificació del trànsit al carrer Sardenya (amb només dos cons)

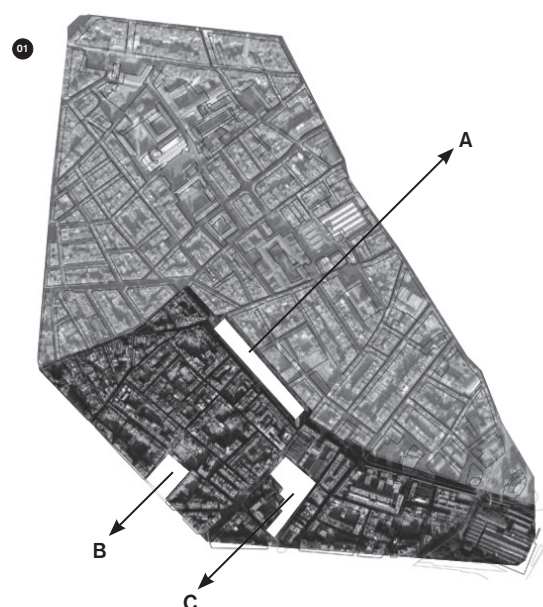
04 Trasllat de les parades d'autocars al carrer Provença

05 Reubicació d'aparcaments al carrer Marina

“Voldríem i no sabem encara com trobar la fórmula perquè aquest espai es regenerés sent un bon espai de zona verda al mig del Raval”

XAVIER VALLS, director de Foment de Ciutat Vella. Fuente: Àngels Molina, Rosor Foret. El pla de barris del raval Sud no detalla la reforma dels jardins de Sant Pau. www.btv.cat/btvnoticies. 21/12/2010.

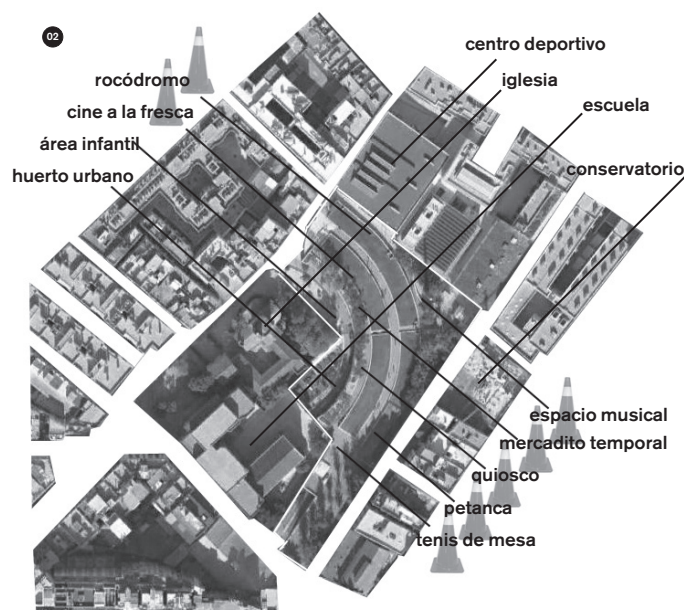
REgenerar espacios públicos que adolecen de vida. Partiendo de ésta premisa, los Jardines de Sant Pau del Camp se convierten en un espacio idóneo a REvitalizar bajo el concepto low cost. Pese a que se trata de uno de los espacios públicos de mayor dimensión del Raval, la plaza pasa inadvertida, carece de vitalidad, debido a factores tanto arquitectónicos como sociales. Su configuración a través de un juego volumétrico donde predominan los desniveles y su vallado perimetral impiden la continuidad visual y los recorridos trasversales. Socialmente



se ha convertido en un lugar de encuentro de colectivos marginados mientras los vecinos, resignados, pasean a sus mascotas. Tan solo el área infantil y el huerto urbano, a los que se accede desde la calle Sant Pau, mantienen un continuo uso por parte de vecinos, si bien se encuentran desvinculados del resto del jardín. Sant Pau del Camp se han convertido en una frontera.

Sin embargo, los jardines tienen un gran potencial. Permanecen rodeados de una serie de edificios de carácter público como la Iglesia de Sant Pau del Camp, situada 1 m. por debajo de la cota de la calle desde la que se accede, y el Grupo Escolar Collaso y Gil construido entre 1931 y 1935 por el arquitecto Josep Goday. Bajo la propia plaza hay ubicado un aparcamiento subterráneo con varias salidas sobre el parque, lo que implica un flujo de personas. Además se encuentra rodeado por el Centro Deportivo Can Ricart-Raval, que le da la espalda, el Conservatorio de Música del Liceo con sus numerosos estudiantes o el Teatro Arteria Paral·lel.





Se propone la REgeneración de un espacio público ya existente, con el fin de activar la relación de la plaza con el entorno que le acoge a través de marcar un uso prolongado y participativo que involucre al vecindario y a los equipamientos inmediatos.

ESPACIO DEPORTIVO

La existencia del centro deportivo Can Ricart-Raval, posibilita la inserción de usos deportivos de los que carece el centro y cuya práctica se puede realizar al exterior. Se proponen un rocódromo aprovechando la propia fachada de hormigón del polideportivo, una pista de petanca en lugar del gran espacio destinado a las “heces caninas” y unas mesas de tenis de mesa en el acceso desde la calle Abat Safont.

ESPACIO DE ESPECTÁCULOS.

La proximidad del Conservatorio de Música del Liceo permite generar un espacio destinado a la música, donde los propios alumnos puedan exhibirse. El lienzo que ofrece la fachada suroeste del centro deportivo se presenta como pantalla para proyección de películas, un cine a

la fresca cuyo graderío quedaría resuelto con los aterrazamientos del propio jardín. La cercanía de numerosos teatros propicia extender este uso a los jardines, propiciando un espacio para desarrollar teatro experimental.

ESPACIO DE VENTA.

Introducir un mercadillo de carácter semanal (artesanía, gastronomía, ropa,...) y un quiosco con uso de cafetería, pero con carácter permanente, generaría una actividad y una mayor fluencia de población, no solo del vecindario sino de toda la ciudad.



- 1. Els carrers de l'Eixample estan infrautilitzats en molts moments dels caps de setmana. Un espai públic magnífic desaprofitat per als ciutadans degut a la seva condició d'espai per al trànsit rodat.**
- 2. Proposem identificar els trams de carrers de l'Eixample sense entrades a aparcaments públics o privats.**
- 3. Tancar al trànsit alguns d'aquests trams de manera itinerant i ordenada (només són necessaris dos cons).**
- 4. Habilitant així espais a l'aire lliure on organitzar mercats de segona mà a la manera d'altres ciutats europees.**



650.000m²



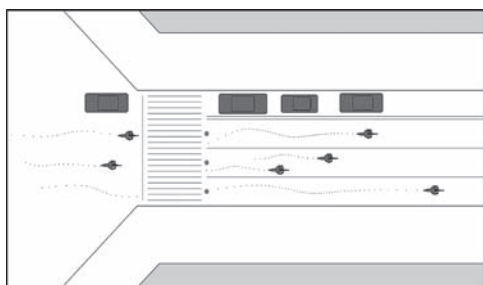


**Carril bici? Carril cotxe!
Carril cotxe? Carril bici!**

**Els cotxes només pel
carril bici... i les bicis
per tot arreu.**

Què passaria si invertíssim el funcionament habitual del trànsit de la ciutat? Les bicicletes podrien circular per tots els carrers de la ciutat i, en canvi, els actuals carrils bici quedarien reservats exclusivament per a cotxes i motocicletes.

L'objectiu és doble: Per una banda, aconseguir una ciutat més tranquil·la i menys pol·luïda i, per l'altra, posar en evidència la migradesa de la xarxa de carrils bici de Barcelona i la seva manca d'interconnexió.



Esquema de la proposta

“Perquè el ciclisme urbà triomfi fa falta una revolució en la infraestructura de la nostra societat. Ara mateix un ciclista urbà ha d’actuar com un guerrer vial, i la bicicleta ha de ser barata i llesta perquè no la robin. Això no és una cultura favorable a les bicicletes.”

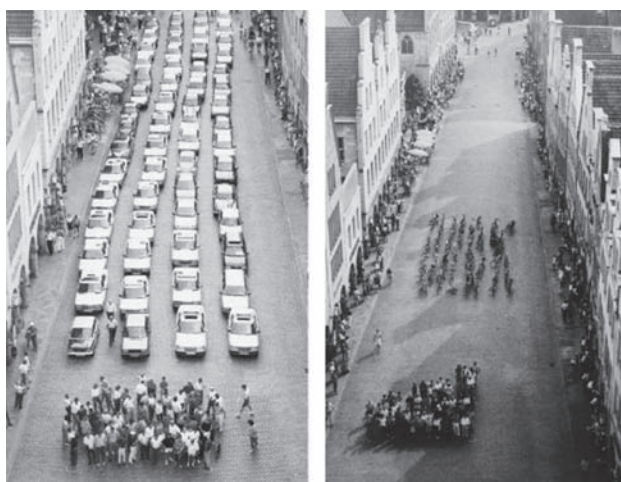
Gary Fischer, fundador de l’empresa Fisher Bicycles Riding.



Carrils bici existents a Barcelona (2011)

“Yo me imagino a Montevideo llena de bicicletas. ¿Por qué no ponen los carriles de una buena vez? Carriles en la rambla, en las avenidas, en las calles anchas. La bicicleta se usa poco, por el peligro de que te rompan el cráneo. Montevideo podría ser, debería ser, la primera ciudad latinoamericana capaz de reaccionar contra la religión norteamericana del automóvil. ¿Por qué no? ¿Por colonialismo mental? La bicicleta es el medio de transporte más barato, sin contar las piernas, y no envenena el aire, ni contamina el silencio, ni tapona las calles. Si hubiera carriles, el país ahorraría petróleo y mucha gente ahorraría pasajes y se liberaría del tormento de los ómnibus repletos.”

Eduardo Galeano, “El derecho a la alegría”

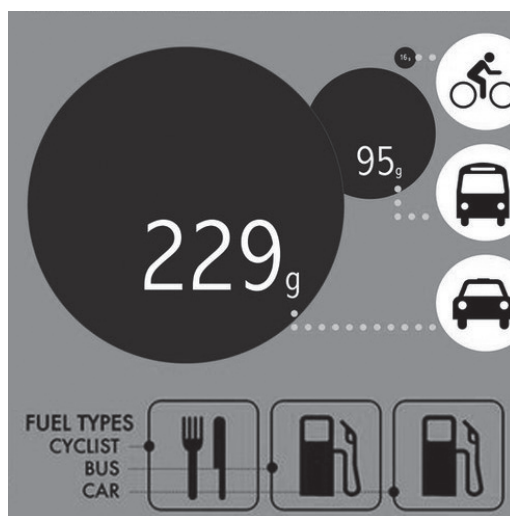


Cotxe / Bicicleta

Espai necessari per transportar 60 persones

“La bicicleta és el vehicle per a una nova mentalitat. Calladament canvia el sistema de valors basat en el malbaratament, en la desigualtat en els desplaçaments i en la mortalitat diària. Hi ha infinites raons per les quals la bicicleta ha de ser ajudada per poder gaudir d’una nova edat d’or.”

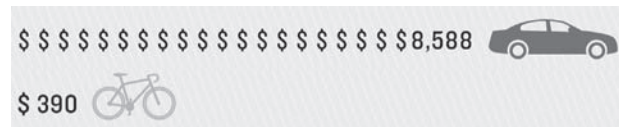
James McGurn



Emissions de CO2 (grams per persona i quilòmetre)

“La bicicleta és la màquina més eficient alguna vegada creada: convertint calories en combustible, una bicicleta aconseguix l’equivalent de tres mil milles per galó. Una persona pedalant una bicicleta usa l’energia més eficientment que una gasela o un àguila i les bicicletes amb marc triangular poden carregar unes 10 vegades el seu propi pes, alguna cosa que cap automòbil o avió poden igualar.”

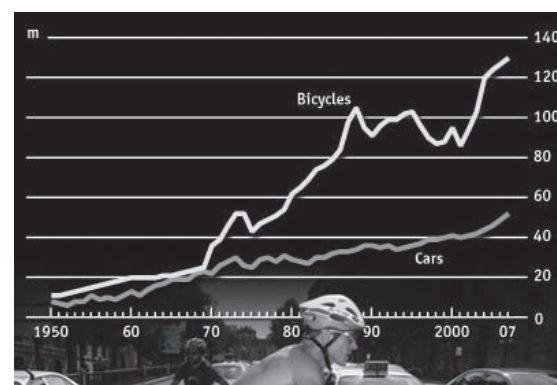
Bill Strickland



Cost anual per mode de transport

“El ciclisme és un important element del futur. Alguna cosa no marxa bé en una societat que va amb cotxe al gimnàs.”

Bill Nye, científic i productor de programes televisius sobre ciència.



Producció mundial de cotxes i bicicletes

“Quan veig un adult en bicicleta, tinc alguna esperança en el gènere humà.”

H. G. Wells, escriptor



La salut i la butxaca

“No es deixa de pedalar quan s’envelleix. S’envelleix quan es deixa de pedalar.”

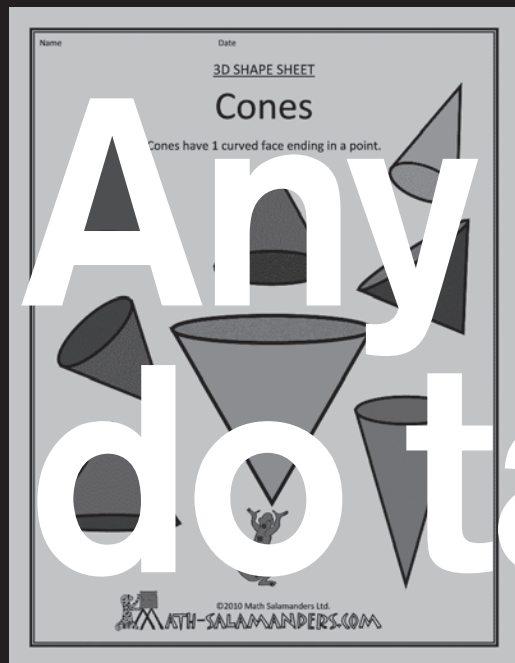
Anònim



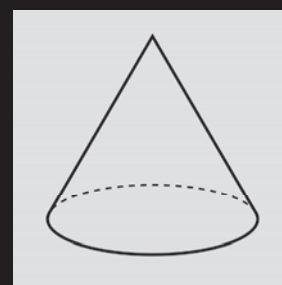
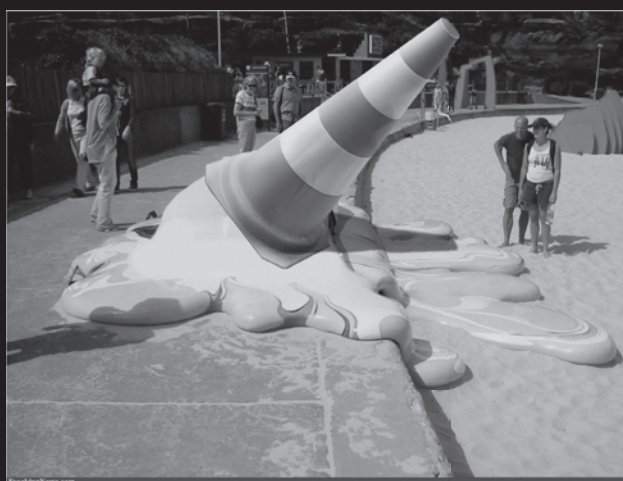
El acto de situar los conos como herramienta de planeamiento, como nuevo paradigma de acción política en manos de quienes deben emplear los recursos con inteligencia. Toda la ciudad es susceptible de ser transformada por este generador de situaciones.

Las consecuencias del acto diferirán dependiendo del lugar, pero esto no determina cualitativamente el resultado.

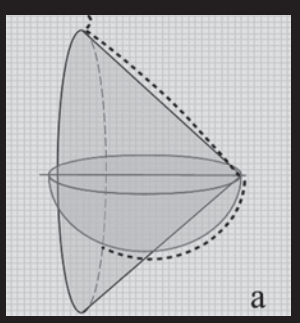
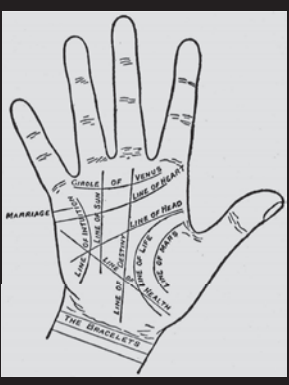
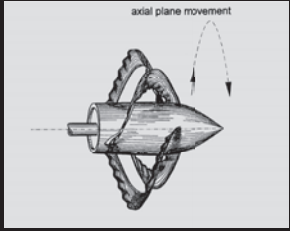
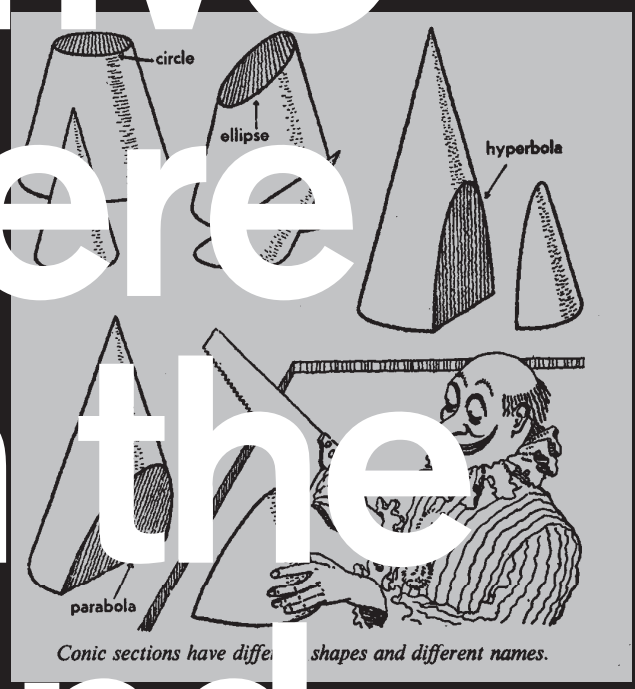
Por eso, el lugar es irrelevante. Se propone una disociación Lugar-Acción, es un acto de urbanismo sin urbanización; no es una acción en un lugar concreto, es una acción concreta en cualquier lugar. Cerrar una calle al tráfico rodado situando un cono en cada extremo de la misma. Tan sencillo como eso. Surgen nuevos escenarios móviles que dinamizan materialidades estáticas, haciendo emerger lo latente hacia lo explícito. Si la circulación es lo contrario del encuentro, esta acción plantea una nueva espacialidad basada en el libre intercambio. Un creador reversible de acontecimientos.



Any architect
do takes at least
years, so incre
is a discrepancy
acceleration of
the continuing
archite



ural project we
ast four or five
easingly there
y between the
of culture and
g slowness of
ecture.

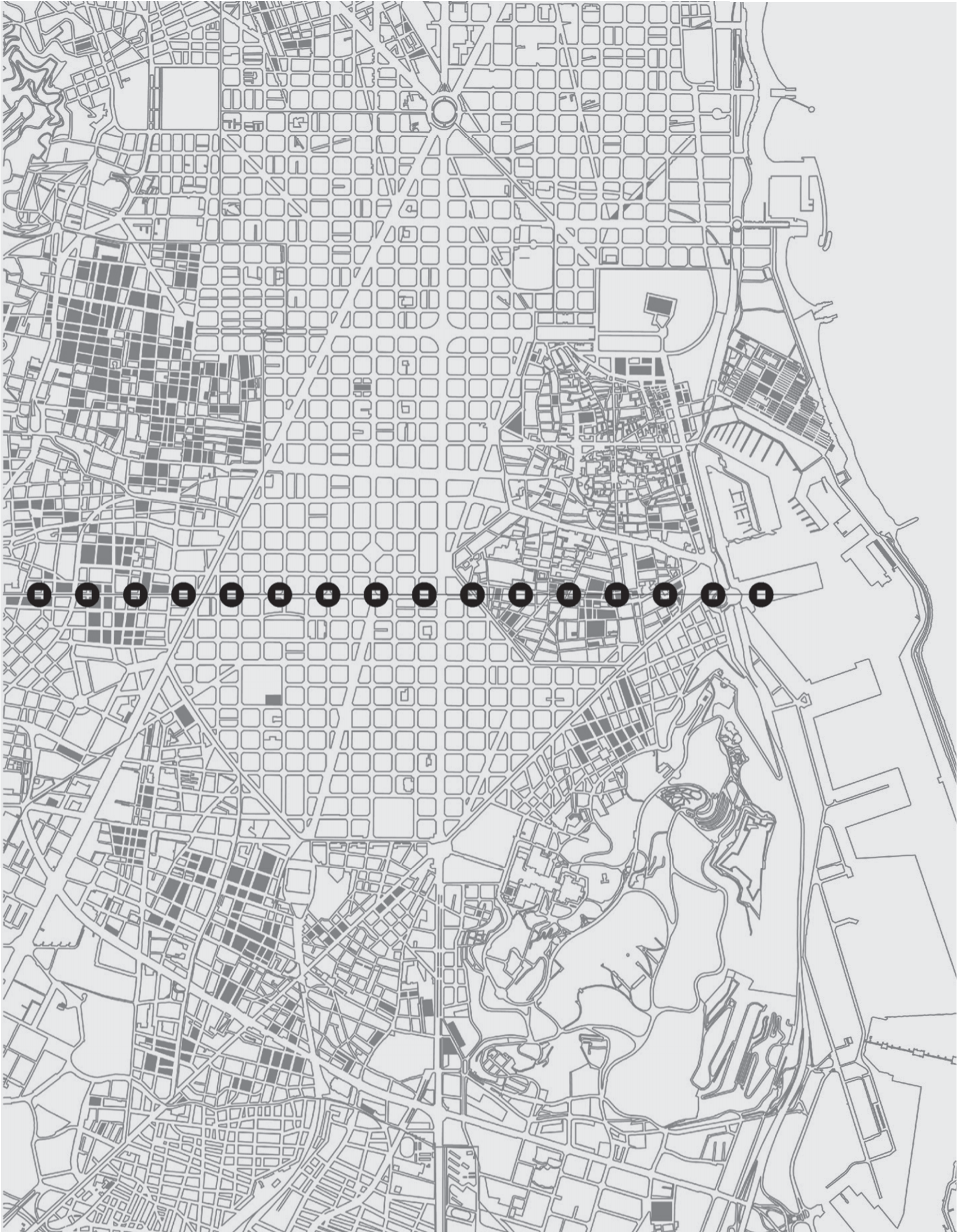


El Cono-Continuo es una línea trazada sobre la ciudad que la divide en dos partes. Esa línea de conos, perfectamente alineados y colocados sobre el punto que su proyección en planta determina –sobre calles, terrados o elementos urbanos indistintamente-, interrumpe completamente el tráfico rodado entre las dos partes de la ciudad, por lo que en adelante sólo puede ser atravesada a pie o en metro.



La intervención propone introducir una disfunción temporal en los flujos rodados habituales de la ciudad para modificar así radicalmente el uso específico y normalizado de las zonas urbanas afectadas y poniendo de manifiesto posibilidades que la cotidianidad y la repetición han ido ocultando progresivamente. El Cono-Continuo quiere reivindicar lo genérico frente a lo específico, las posibilidades subyacentes a los lugares frente al uso acotado y restrictivo al que nos hemos ido acostumbrando.





Barcelona estrena sala d'art urbana



El passat dissabte es va estrenar la primera sala d'art urbana de la ciutat, espai situat al cor del districte de l'Eixample, en el tram del carrer Consell de Cent entre Balmes i Rambla de Catalunya. Aquell tram del carrer Consell de Cent és conegut per la presència d'un gran nombre de galeries d'art, actualment

14, que per la densitat d'obres que exhibeixen, configuren molt sovint un veritable 'museu urbà'.

Amb la col·locació de dos cons a cada extrem del carrer s'ha reconvertit aquest tram de carrer en una gran plaça pública que permet apropar peatonalment

totes les galeries i fa que l'espai lliure entre façanes esdevingui una part d'aquest 'museu urbà'. Amb el tancament del carrer s'ha instal·lat en el nou espai central una exposició d'escultura urbana d'artistes novells que ha fet que el tram de carrer esdevingui una veritable Sala d'Art Urbana. Des de

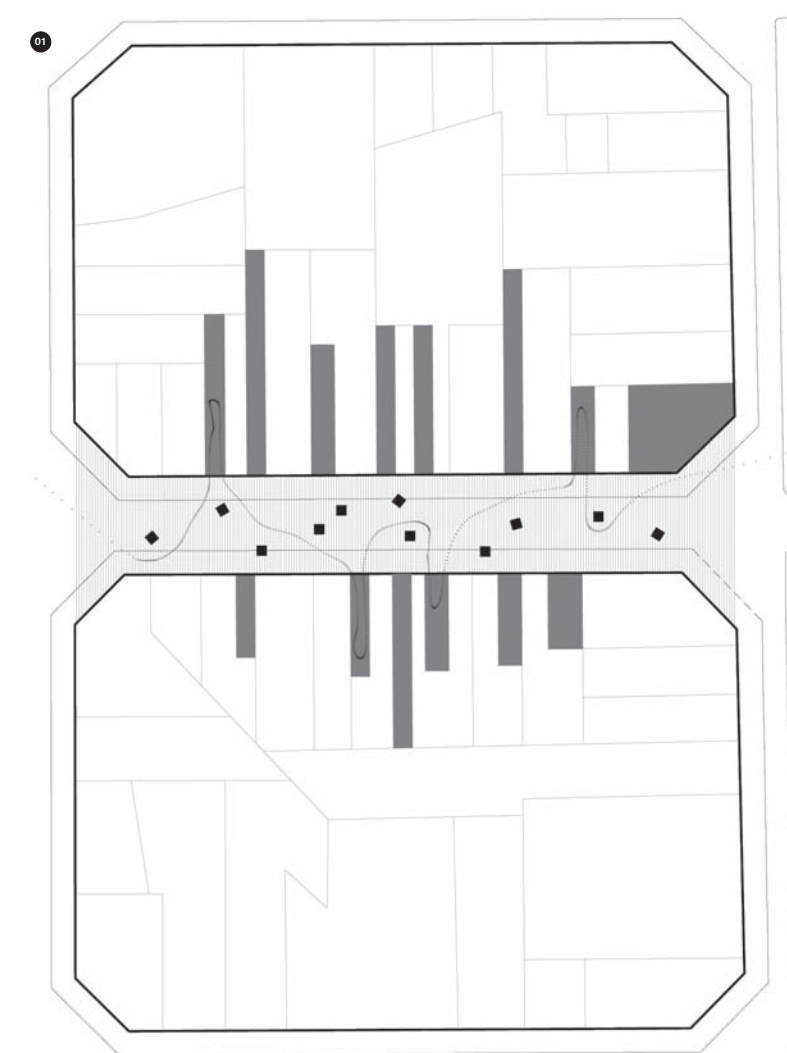
primera hora de dissabte una gran munió de barcelonins, petits i grans, van passejar-se per aquell tram d'Eixample per tal de fruit del nou museu, sense haver de pagar cap tipus d'entrada.

L'objectiu a llarg terme és convertir aquest tram d'Eixample en un veritable pol urbà d'activitat artística

Aquesta intervenció s'allargarà de manera temporal durant els propers dos mesos, tot i que no es descarta repetir-ho de manera habitual. A la llarga la intenció de l'Ajuntament és convertir aquest espai en una plataforma polivalent per a l'exhibició de nous formats i propostes artístiques: des de la realització de 'performances', desfilades de moda, petits concerts musicals, projeccions de curmetratges, etc. La voluntat del Consistori de la ciutat és la de complementar l'oferta d'art més 'elitista' i de format clàssic de les pròpies galeries amb propostes d'artistes poc coneguts i amb formats complementaris, de caràcter innovador i urbà.

En un primer moment els veïns i comerciants es van mostrar reticents a la intervenció proposada, però després de les primeres jornades tothom en fa una valoració positiva.

La destrucció dels límits entre interior i exterior i la complementarietat entre espai públic i privat en són els aspectes més valorats.



El garatge existent en aquest tram de carrer, que segueix obert, ha permès resoldre l'accessibilitat amb vehicle al nou museu. L'Ajuntament en valora a llarg termini el seu reciclatge a un gran espai per a la creació.

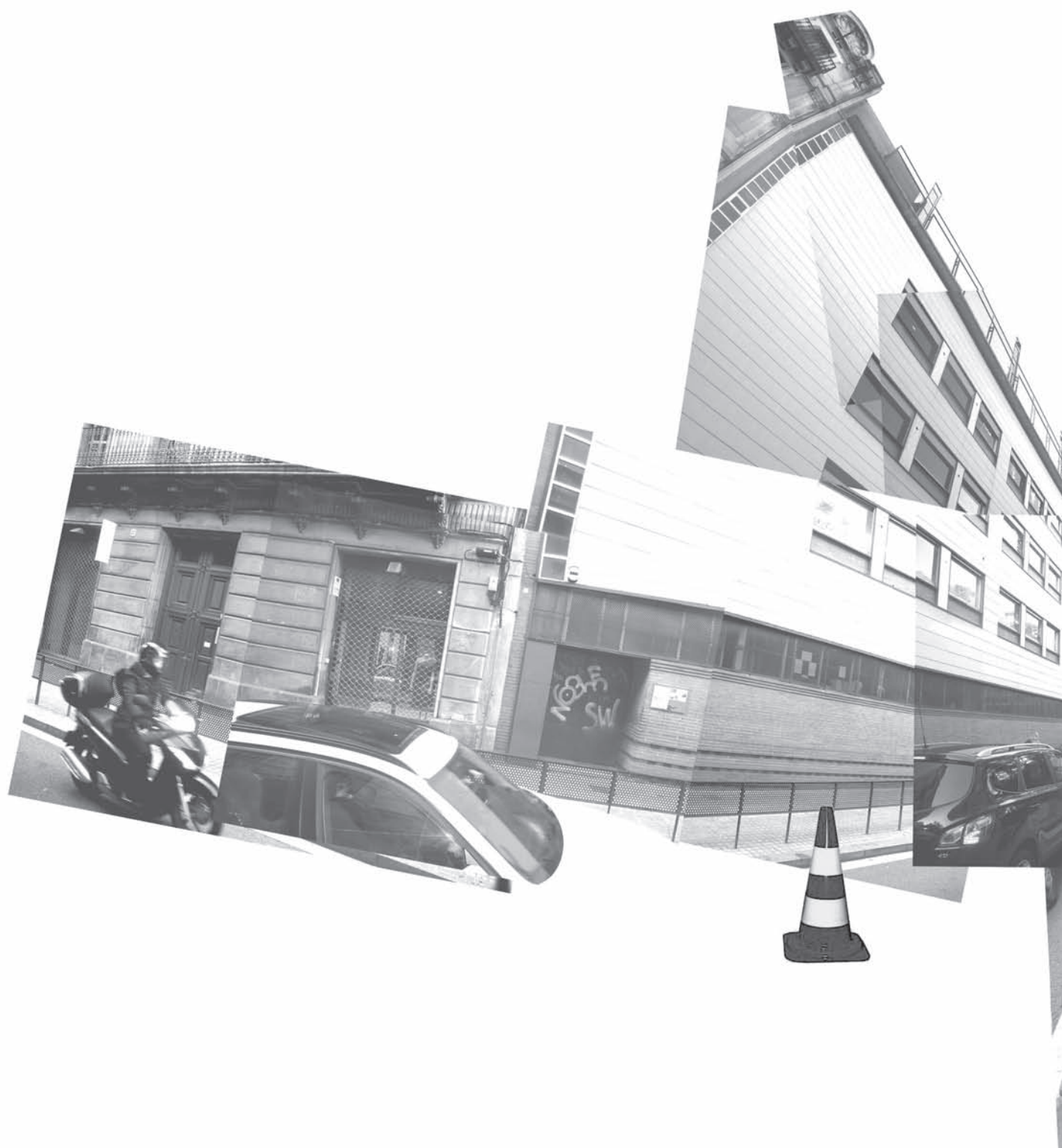
La destrucció dels límits entre interior i exterior i la complementarietat entre espai públic i privat en són els aspectes més valorats

Dels primers dies de l'experiència, els veïns en destaquen el fet que un carrer 'qualsevol' de la trama 'neutre' de l'Eixample pot arribar a esdevenir un espai públic qualificat, amb un caràcter propi, a partir de la valoració de l'existent, que en aquest cas és l'oferta cultural i artística. L'objectiu a llarg terme és convertir aquest tram d'Eixample en un veritable pol urbà d'activitat artística.

01 Museu dins i entre façanes. L'objectiu de fons és fondre (confondre) els límits entre allò públic i allò privat, entre interior i exterior.

02 Un tram de Consell de Cent és un museu des del passat dissabte al matí.

03 Amb la pluralitat de formats i activitats artístiques, la intenció de l'Ajuntament es convertir un tram neutre d'Eixample en un tram amb personalitat pròpia.

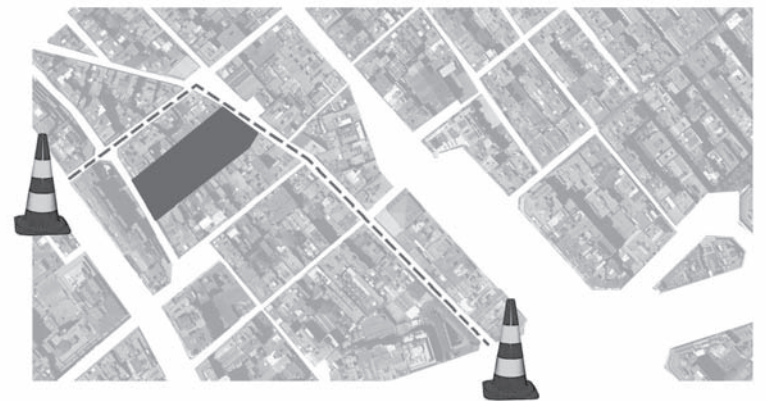


La città dei bambini és un llibre del pedagog italià Francesco Tonucci, en el que exposa com les ciutats han evolucionat vers un model que no té en compte als infants. La mobilitat i autonomia dels adults ha augmentat, en detriment de la mobilitat i l'autonomia dels nens. Mentre els pares es mouen en cotxe, els nens es tanquen en espais protegits controlats per adults (parcs infantils, habitacions infantils, cursos, tallers, ludoteques) perdent la relació amb els espais urbans i les capacitats que es desenvolupen a partir de l'experiència de moure's per la ciutat

amb autonomia, com l'organització espacial, l'establiment de regles i l'administració del temps i de l'espai. Però alhora que els nens perden la ciutat, la ciutat perd als nens. Tonucci afirma que si hi ha nens al carrer, els adults actuem de manera diferent, més respectuosa. La seva tesi proposa utilitzar els nens com a indicadors de salut urbana: si una ciutat és habitable pels nens, ho serà per tots.

El treball de Tonucci s'ha aplicat en diferents projectes en ciutats d'arreu. A Barcelona, fa uns anys que

es treballa en el projecte del Camí escolar, que no busca altra cosa que recuperar els espais urbans al voltant de les escoles, perquè els nens s'hi puguin moure amb autonomia i confiança. Com explica la web de l'Ajuntament de Barcelona: "Es tracta d'uns itineraris flexibles i de traçat senzill que permeten el desplaçament a peu dels nens i les nenes i que s'escullen entre els recorreguts que fa servir més la majoria de l'alumnat. El camí escolar és una iniciativa més destinada a impulsar la recuperació de l'espai públic com a espai de relació i



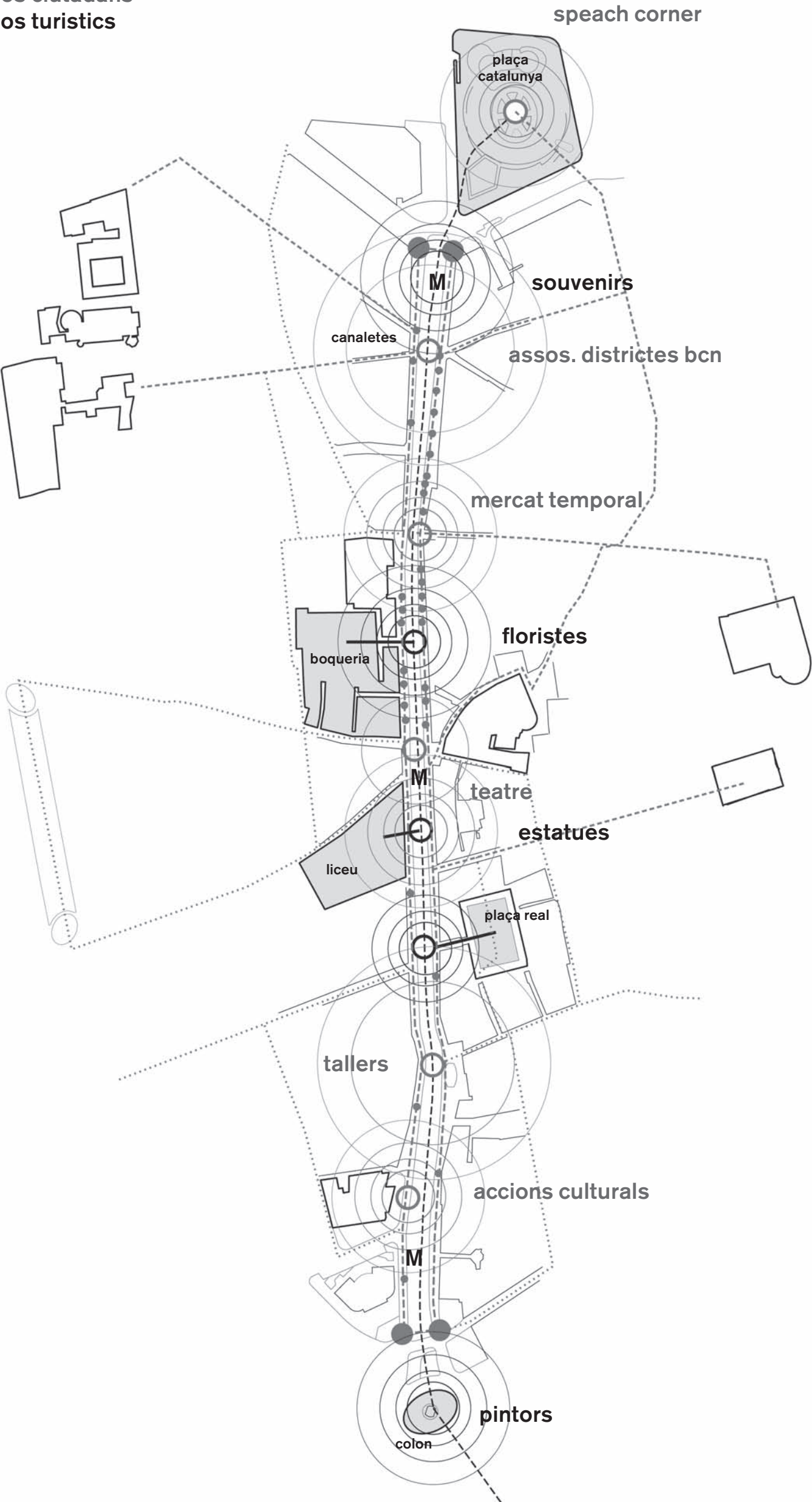
convivència, i com una manera innovadora i participativa d'abordar l'educació per la mobilitat.” A més del treball educatiu que han de fer les famílies i l'escola, el projecte compta amb altres agents com són els establiments i les associacions del barri, que ajuden a crear un dispositiu en xarxa per donar la seguretat i els referents que els nens i nenes necessiten per recuperar l'autonomia en un medi abrupte.

El CEIP Josep Maria Jujol, situat al carrer Riera de Sant Miquel, forma

part del projecte de Camí escolar del barri de Gràcia. L'accés a l'edifici queda emmarcat per una barana de seguretat que tanca la vorera al llarg de la façana. La plaça Sant Miquel, a l'altra banda de la calçada, queda arraconada pel trànsit que puja des de la Diagonal i gira cap al carrer Lluís d'Antúnez, amb força intensitat en les hores punta, que solen coincidir amb l'entrada i la sortida a l'escola. En la Comissió de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, amb data 22 d'octubre de 2009, es va acordar “que, amb

l'objectiu de pacificar el trànsit al carrer Riera de Sant Miquel i els seus voltants i un cop finalitzades les obres al Mercat de la Llibertat, aquest esdevingui un carrer amb plataforma única, de prioritat invertida, i amb el sentit del trànsit oposat a l'actual, és a dir, de muntanya a mar”. El mercat va tornar a obrir les seves portes a l'octubre de 2009, i de moment no s'ha fet cap canvi.

usos ciutadans
usos turistics



I-cono Ramblas – Condensació i Apropiació

ESCENARI MÒBIL

ESCENARI EFÍMER

ESCENARI SEMI-PERMANENT



Les Rambles: 225.000 vianants al dia : 3 / 4 parts turistes

Es proposa el tancament de la circulació viària per a la Re-apropiació de les Rambles per part dels ciutadans de Barcelona.

Entenem les Rambles com un atractor turístic important, on es projecta una ciutat distorsionada, on la re-introducció d'usos ciutadans, no comercials ni turístics, té un clar potencial de comunicació per a la ciutat, i de re-apropiació per als habitants. Creiem important generar i projectar a l'exterior una ciutat que ofereix alguna cosa més enllà dels seus icones. Les Rambles, com a espai públic i com a espai de pas, ha de flexibilitzar-se i oferir usos variables i democràtics, on fer partícip al barri i, a la vegada, a la ciutat, com a espai històricament de trobada de tots els habitants de Barcelona.

Es pretén condensar els usos turístics existents en uns punts Icona, davant d'un atractor turístic de les Rambles, alliberant espai per a la creació de nous usos ciutadans, generats amb la participació d'associacions de veïns, agrupacions i col·lectius de diferents districtes de la ciutat.

Els cons, com a preludi d'una suposada peatonalització, ens permeten posar a prova i formular diferents hipòtesis de transformació temporal dels elements existents en l'espai públic actual:

Identifiquem 3 possibles escenaris:

1. Escenari mòbil: Reordenació dels elements turístics: estàtues, caricatures, músics condensats en punts de màxima afluència... Transformació dels laterals en carrils bici, espais de pas de vianants "fluid", i creació de nous usos amb instal·lacions àudio-video per a activitats culturals, d'oci..., junt a la re-incorporació de les antigues cadires "de pagament" de les Rambles.

2. Escenari efímer: Re-apropiació d'alguns quioscos, i construccions de caràcter efímer, amb titularitat pública per a l'emmagatzematge de material adequat per a la realització puntual de les activitats anteriorment citades de forma regular, o utilització per a activitats semi-cobertes com a escenaris musicals o teatrals, projeccions audiovisuals, espais d'exposició o tallers infantils.. per part de diferents agrupacions de la ciutat. Re-ubicació de terrasses de restaurants en els laterals per a alliberar la rambla central per a usos amb requeriment de superfície superior.

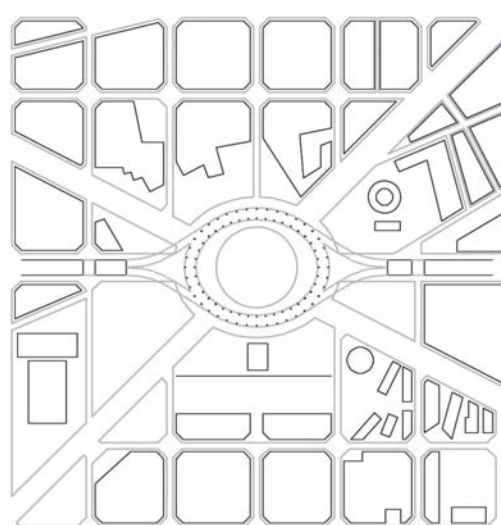
3. Escenari semi-permanent: Transformació o re-ubicació d'aquestes construccions lleugeres dins de la rambla per a permetre incorporar la nova secció de vial i fomentar un ús a banda i banda (carrer i rambla), o alliberar superfície. Ampliació arbrat i espai verd modificant i re-urbanitzant la zona de vial alliberada.

**Qui no ha
muntat un
camp de futbol
amb dues piles
de roba?**

**Qui no ha
convertit el
passadís
de casa en
una pista
d'escalèxtric?**

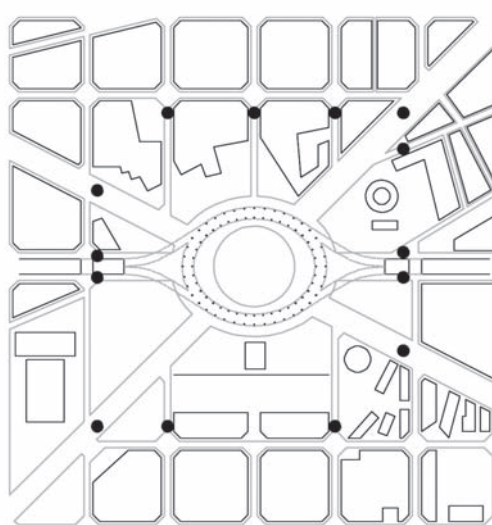
**Qui no ha creat
un espai de
pícnic amb una
manta?**

fragment de ciutat + 14 cons = nou ús efímer



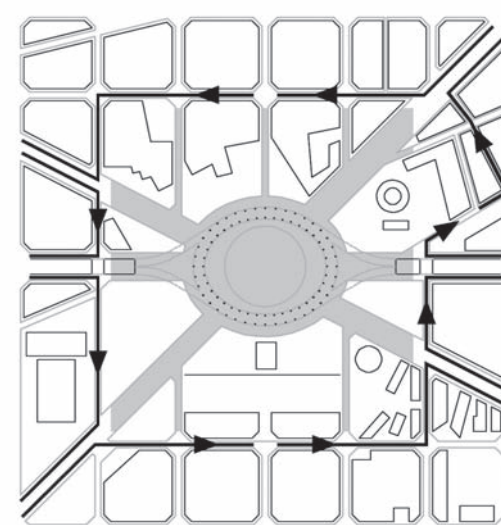
Plaça de les Glòries
Dilluns a dissabte.
Nus viari

Ocupació efímera de la via pública
com estratègia econòmica.



Plaça de les Glòries
Diumenge 05:00
Delimitació area trànsit restringit

Transformació temporal del tambor
de Glòries com estratègia emocional
per l'usuari de la ciutat.
Redescobrimet + revalorització.



Plaça de les Glòries
Diumenge 05:00 - 19:00
Espai públic

Redefinir els límits dels Encants
com estratègia programàtica
de manteniment d'una activitat
econòmica i social patrimoni també
de la ciutat. Memòria.



**Joan Arnau, Carme Muñoz, Conchita Martínez,
Albert Carcereny, Guillen Augé, Anna Vergés,
Amaya Martínez, Anna Bach, Eugeni Bach,
Jonathan Arnabat, Jordi Ayala-Bril, Aitor
Fuentes, Igor Urdampilleta, Joan Vitòria,
M.Carmen Artero, David Lorente, Josep Ricart,
Xavier Ros, Roger Tudó, Maria Charneco,
Alfredo Lérida, Guillermo López, Anna
Puigjaner, Oriol Cusidó, Irene Marzo, Adelina
Casanova, Sergi Ventosa, Pere Buil, Toni Riba**

pròxim

des-pavimentar

núm.2