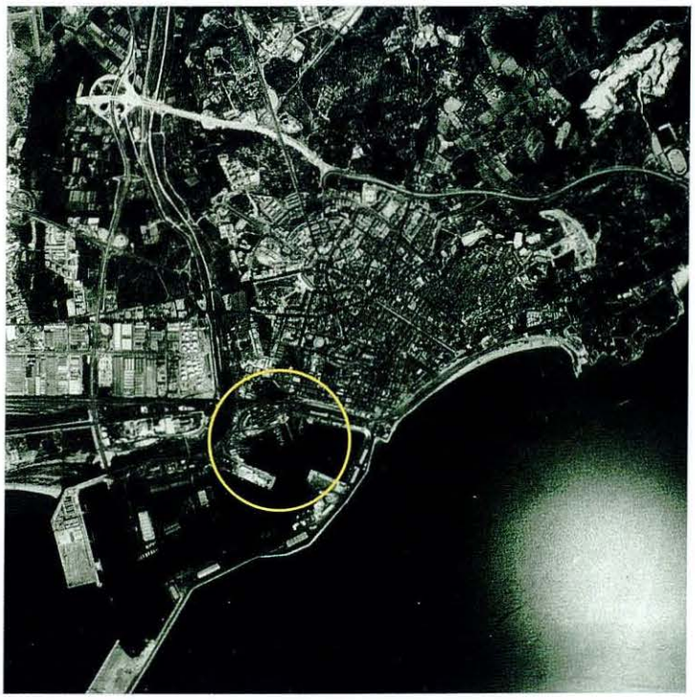
CRITICA
CRITIQUE

EN TERRA DE NINGÚ

DANS LE NO MAN'S LAND

THOMAS LUSSI



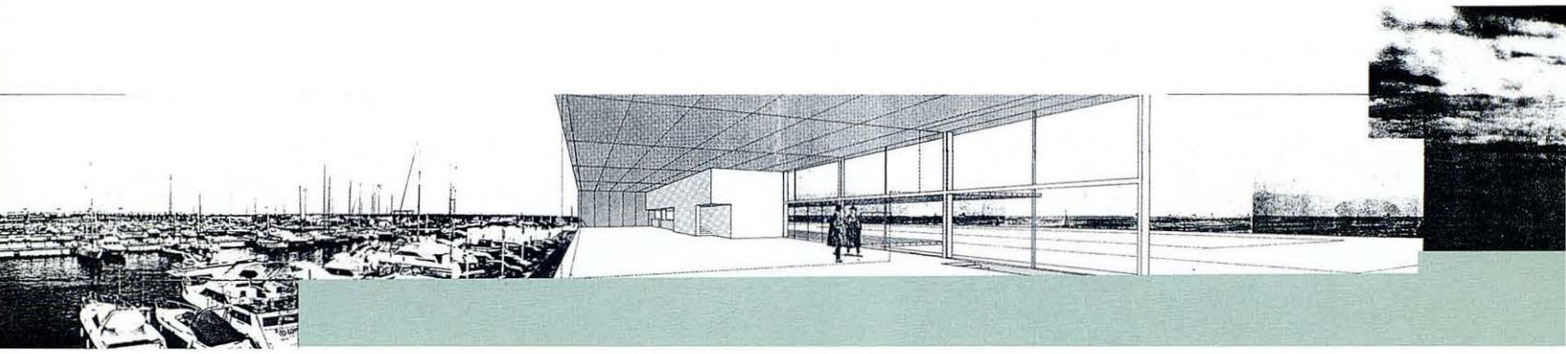
Com un clar contrast amb els enclavaments turístics veïns de Salou o Cambrils, l'encontre de Tarragona amb el mar ha estat des de sempre ocupat per infraestructures industrials i de transport; la línia de la costa amb l'estació, la carretera, el port amb les zones de càrrega i descàrrega, la refineria...
La ciutat, la història de la qual discorre paral·lelament a la importància que ha tingut des de sempre el seu port marítim, sembla evitar el contacte directe dels seus habitants amb el mar, un contacte que cedeix constantment a la indústria i el transport.
L'aparent contrasentit que implica, d'una banda, aquesta simbiosi de vital importància que moltes ciutats mediterrànies tenen amb el mar i, de l'altra, el fet que al mateix temps se'n distanciïn físicament, és una realitat que sempre em sorprén com a habitant d'un país sense costa. A Suïssa, la nostra relació amb l'aigua és més directa. Les ciutats s'acosten dòcilment a les vores dels llacs, sense establir-hi fronteres aparents, gairebé com si hi cerquessin aixopluc. Els límits dels nostres llacs es poden abastar amb la vista; la seva aigua és dolça. La seva arquitectura posseeix un caràcter efímer. Els embarcadors són fràgils estructures de fusta, edificacions auxiliars que se situen com palafits sobre l'aigua; les instal·lacions de banys són com petites illes lúdiques. Amb el bon temps es creen grans aglomeracions en els passeigs que hi ha a la vora dels llacs; llavors sembla que el temps es deté en una atmosfera que resulta més pròxima a un país més meridional.
A les zones costaneres mediterrànies, en canvi, el mar domina en la seva infinitud i uniformitat sobre la terra ferma. Així es pot entendre millor la posició de respecte que moltes ciutats portuàries han mantingut des de sempre amb el mar, el qual ha continuat essent, en primer terme, un element d'importància vital, de comunicació amb l'extens món, com una inexhaurible font de nodriment. La seva força i la del vent han provocat arquitectures basades en la massa i en la resistència. El fet de guanyar terreny al mar —la creació d'un nou port— esdevé així un acte de fortalesa que necessita un gran esforç tècnic. És en aquest sentit que els autors del projecte "Varado" apunten a la seva memòria:
"La redefinició, l'ampliació, el retraçament i la contínua modificació de la línia que ens fa dir 'fins aquí, terra, i des d'aquí, mar' o bé 'per aquí, un túnel, i entre aquestes ribes, un pont...' és una de les ocupacions més poderoses a les quals una societat que s'està desenvolupant dedica interès i il·lustra la mesura del seu futur. En termes experts se'ls sol denominar 'infraestructures', la qual cosa no deixa de ser paradoxal, ja que la seva manifestació i aparença física són habitualment generoses. Constitueixen així veritables transformacions històriques".
El projecte del nou port esportiu fa canviar lleugerament el caràcter de la costa davant la ciutat. Molt aviat serà possible, des del Balcó del Mediterrani —un racó panoràmic al final de la Rambla

Sobre el concurs d'avantprojectes per a la construcció de la seu social del club nàutic de Tarragona

À propos du concours sur l'avant-projet pour la construction du siège social du club nautique de Tarragone

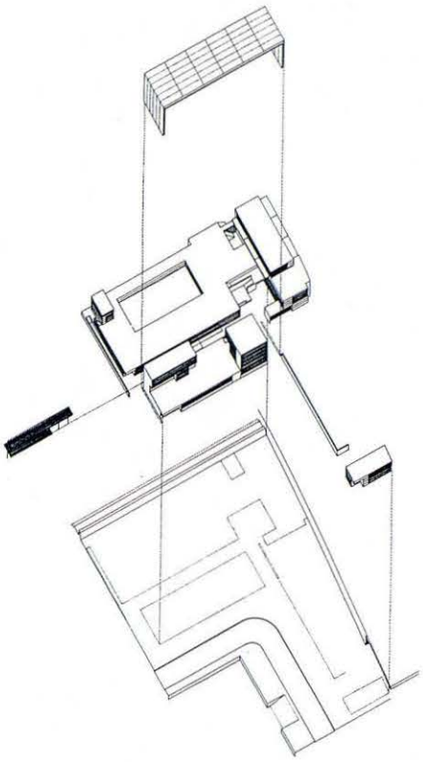
Formant un net contraste avec les enclaves touristiques voisines de Salou ou Cambrils, la rencontre de Tarragone avec la mer a depuis toujours été marquée par les infrastructures de l'industrie et du transport. La ligne côtière, avec la gare, la route; le port, avec les zones de chargement et de déchargement, la raffinerie...
La ville, dont l'histoire va de pair avec l'importance qu'a eu depuis toujours son port maritime, semble éviter le contact direct de ses habitants avec la mer, cédant constamment le pas à l'industrie et au transport.
Le contresens qu'entraînent, d'un côté, cette symbiose d'importance vitale qu'ont de nombreuses villes méditerranéennes avec la mer et, de l'autre, cette distance physique simultanément entretenue est un fait qui ne laisse pas de me surprendre, en tant qu'habitant d'un pays sans côtes. Notre relation avec la mer est plus directe. Les villes s'approchent doucement du bord des lacs, sans instaurer de frontières apparentes, presque comme si elles y cherchaient refuge. On peut voir les limites de nos lacs à l'œil nu, leur eau est douce. Leur architecture possède un côté éphémère. Leurs embarcadères sont de fragiles structures en bois, constructions auxiliaires qui sont posées sur l'eau comme des palafittes; les installations balnéaires ressemblent à de petites îles ludiques. Avec la venue du beau temps, de grands attroupements se créent sur les promenades au bord des lacs; le temps semble alors s'arrêter, créant une atmosphère plus proche de celle d'un pays méridional.
Sur les côtes méditerranéennes, en revanche, la mer domine la terre ferme par son infinité et son uniformité. on peut ainsi mieux comprendre la position respectueuse qu'ont adoptée de nombreuses villes portuaires avec la mer, qui est restée au premier chef un élément d'importance vitale, de communication avec le monde extérieur, comme une inépuisable source d'aliments. Sa force et celle du vent ont entraîné des architectures basées sur la masse et la résistance. Le fait de gagner du terrain sur la mer — la création d'un nouveau port — devient ainsi une démonstration de force qui demande de gros efforts techniques. C'est dans cette direction qu'abondent les auteurs du projet « Échoué » dans leur mémoire :
« La redéfinition, l'agrandissement, le renouveau du tracé de la ligne qui nous fait dire : "Ici, c'est la terre, et à partir de là, c'est la mer", ou "De ce côté-ci, un tunnel, et entre ces rives, un pont"... est une des tâches les plus puissantes à laquelle une société qui se développe consacre un intérêt et qui illustre la mesure de son avenir. En termes d'experts, on a coutume de les appeler des "infrastructures", ce qui ne laisse pas d'être un paradoxe, quand on sait que leur manifestation et leur apparence physique sont d'habitude généreuses. En cela elles constituent de véritables transformations historiques. »
Ce projet de nouveau port sportif transforme légèrement le caractère de la côte face à la ville. Très bientôt on pourra voir, depuis le Balcon de la Méditerranée, recoin panoramique au bout de la Rambla de Tarragona, entrer et sortir les embarcations sportives, à côté de la nouvelle jetée. La mer sera enfin à portée de la main, comme si la ville pouvait descendre de ses terrasses et prendre enfin la côte en son pouvoir et en faire une nouvelle zone de loisir urbain. Planifiée, et en partie réalisée, la nouvelle promenade maritime s'étend face aux futures installations sportives, au long de la plage du Miracle, jusqu'à ce qu'elle rejoigne les quais du port qui existe déjà. Le point principal de cette opération est le port sportif. Un consortium d'investisseurs privés a pris en charge le projet, qui semble suivre, dans ses formes et dans son fonctionnement, le modèle du port olympique de Barcelone.
C'est là que semble exister l'un des plus grands

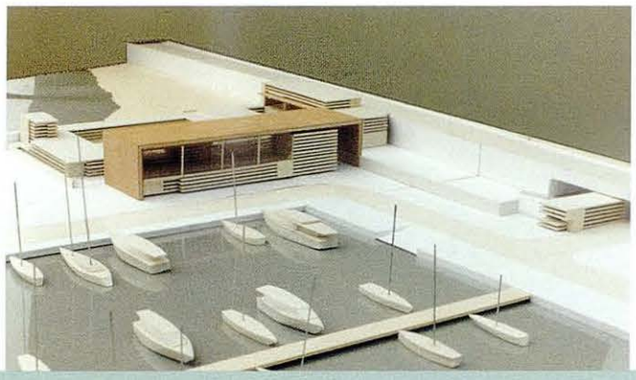
de Tarragona—, observar les entrades i les sortides de les embarcacions esportives al costat del nou espigó. Finalment el mar estarà a l'abast, com si la ciutat pogués baixar de la seva terrassa i prendre per fi la costa en el seu poder com una nova zona de lleure urbà.
Planificat, i en part executat, el nou passeig marítim discorre davant la futura instal·lació esportiva al llarg de la platja del Miracle fins que enllaça amb el moll del port existent. El punt principal d'aquesta operació és el port esportiu. Un consorci d'inversors privats s'ha fet càrrec del projecte, que sembla que segueix el model —tant en la forma com en el funcionament— del Port Olímpic de Barcelona.
És aquí on sembla que es reconeix un dels seus riscs més grans: el projecte, en si realitzable i econòmicament viable, no sembla que estigui implicat dins una operació urbanística global. Sense cap preocupació en absolut per la continuïtat del front costaner, la nova instal·lació esportiva s'afegeix de manera casual, com una protuberància, i obstrueix l'existent platja del Miracle.
Sempre em resulten estranys els criteris que defineixen els àmbits d'aplicació de les normes urbanístiques a la línia de la costa, però no puc deixar de sorprendre'm davant l'eficaç contundència amb què es van enderrocar a Barcelona els xiringuitos de la platja de la Barceloneta, mentre que a pocs centenars de metres d'allí, al moll d'Espanya, es duia a terme al mateix temps una operació especulativa i comercial en massa.
Evidentment, qualsevol llei ha de definir clarament les zones en les quals s'aplica i els criteris que cal aplicar a cada zona, però sembla necessari matisar —sobretot en la complexitat d'un front urbà al mar— l'aplicació d'aquesta llei. Barcelona i Tarragona s'han vist sotmeses a la contundent rigidesa normativa, amb la seva manca evident de criteris urbanístics i arquitectònics globals, de l'anomenada llei de costes.
El centre emblemàtic del nou port esportiu serà la seu del Reial Club Nàutic de Tarragona. Tips d'efectuar les seves activitats a l'ombra dels grans vaixells en el port industrial, la directiva del club va convocar el passat mes de juliol un concurs per a la realització d'un edifici social a les noves instal·lacions.
Es tractava de dissenyar, tal com especificava el programa, una "instal·lació tancada en ella mateixa", que s'organitzés en dos nivells. En un primer nivell, en contacte amb el moll, s'hi haurien d'ubicar la capitania del port, l'administració del club i un dipòsit ampliable per a les embarcacions.
El nivell superior hauria de contenir els espais més públics, una sala polivalent, la biblioteca i la cafeteria. En relació amb aquests nivells s'havia de preveure, en una etapa posterior, la instal·lació d'una piscina.
Ubicat en aquesta antiga terra de ningú entre el front construït de la ciutat i la immensitat del mar, el projecte es troba immers en una condició estranya, a camp obert, més proper a les xarxes de

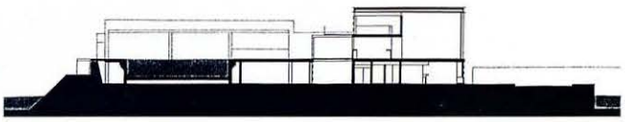


risques : le projet, en soi réalisable et économiquement viable, ne semble pas faire partie d'une opération d'urbanisme globale. Sans se préoccuper le moins du monde de la continuité du front de mer, la nouvelle installation sportive est ajoutée au hasard, comme une protubérance, et obstrue l'actuelle plage du Miracle.
En tant qu'étranger, je ne connais pas les critères qui définissent l'application de la réglementation en matière d'urbanisme du littoral, mais je ne peur m'empêcher d'être étonné par la brutalité avec laquelle on a supprimé les charmants chiringitos (cabanons qui faisaient restaurants) de la plage de la Barceloneta, tandis qu'à quelques centaines de mètres de là avait lieu, sur le quai d'Espanya, une opération de spéculation commerciale massive. Bien sûr, toute loi doit définir clairement les zones auxquelles elle s'applique, ainsi que les critères à appliquer à chaque zone, mais il semble nécessaire de nuancer — surtout face à la complexité d'un front urbain de mer — l'application de cette loi. Barcelone et Tarragone se sont vues soumises à la brutale rigueur des réglementations de ladite loi des côtes, avec son manque évident de critères globaux d'urbanisme et d'architecture.
Le centre emblématique du nouveau port sportif sera le siège du Reial Club Nautic de Tarragone. Excédée de devoir effectuer ses activités à l'ombre des grands cargos du port industriel, la direction du club a lancé en juillet dernier un concours pour la réalisation d'un centre social au sein des nouvelles installations. Il s'agissait de concevoir, tel qu'il était spécifié dans le programme, une « installation repliée sur elle-même », qui comporterait deux niveaux. Au premier niveau, en contact avec le quai, devaient se situer la capitainerie du port, les bureaux du club et un entrepôt des embarcations qui pourrait être agrandi. Le niveau supérieur devait accueillir les espaces plus publics, une salle polyvalente, la bibliothèque et la cafétaria. En liaison avec ce bâtiment, on devait prévoir, dans une étape ultérieure, l'implantation d'une piscine.
Situé dans ce no man's land ambigu, pris entre le front construit de la ville et l'immensité de la mer, le projet baigne dans une condition étrange, « dans la nature », plus près des réseaux de transport et des baraquements portuaires que de la ville elle-même, à laquelle il tourne le dos. L'impossibilité de modifier les conditions urbaines du terrain posait la question essentielle du lien que cette construction établirait avec cet environnement artificiel particulier, entre terre et mer, et d'une expression adéquate du siège du club nautique.
Sur la base des trois premières propositions primées, on peut établir certaines différences dans les prémisses du projet. Mais à part cela, la géométrie du terrain et l'adaptation du programme semblent entraîner toutes les solutions proposées vers un corps de bâtiment principal placé perpendiculairement à la côte, créant ainsi une double orientation, vers le port sportif et vers la zone du port industriel.
Le projet qui a obtenu le premier prix

transport i a les instal·lacions portuàries que no pas a la ciutat, que queda a la seva esquena. La impossibilitat de modificar les condicions urbanístiques del solar plantejava la qüestió essencial de vincular l'edificació a aquest particular entorn artificial entre terra i aigua, i de trobar una expressió adequada per a la seu del club nàutic.
Sobre la base de les tres primeres propostes premiades es poden establir unes certes diferències en les premisses del projecte. Així i tot, en una sorprenent coincidència general, la geometria del solar i l'adequació del programa semblen que decanten quasi totes les solucions cap a un cos principal col·locat perpendicularment a la línia de la costa, creant una doble orientació cap al port esportiu i cap a la zona del port industrial. El projecte guardonat amb el primer premi —"Octubre"— accentua el vessant artificial de la nova plataforma portuària i la tracta com un element en formació. És una composició que es revela com un paisatge en relleu, una topografia artificial de la qual sobresurten una sèrie d'elements que conformen el programa. Com a solució resulta una resposta adequada a la massivitat de les defenses portuàries i fa una llunyana referència en la seva estructura als blocs de formigó llançats per formar les esculleres dels molls.
L'artificialitat s'accentua a través de la formulació abstracta de les façanes, dissenyades com un embolcall homogeni compost de làmines prefabricades de formigó. És precisament en aquest aspecte de l'abstracció en el tractament de les façanes on podem reconèixer un cert parentiu amb alguns exemples de la producció suïssa més recent. Les funcions més representatives del programa es recullen en conjunt sota una gran coberta metàl·lica. El cos delimitat d'aquesta manera conforma la façana representativa cap al port.
"La situació i l'orientació de l'edifici principal responen a la doble necessitat de segregar un espai propi del club nàutic dins el port esportiu i d'aprofitar al





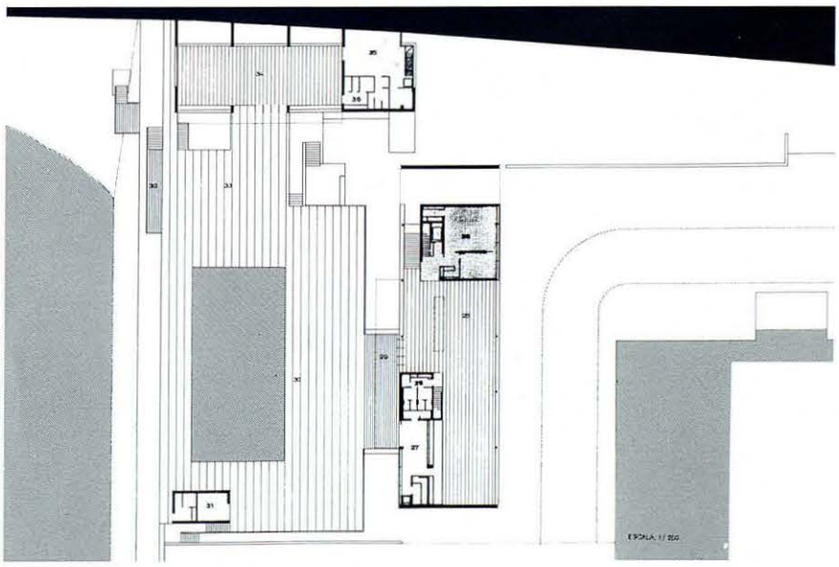


Octubre

D. Baena, T. Casamor, J.M. Quera
(Arquitectes. Architectes)

1r. Premi / 1er. Prix

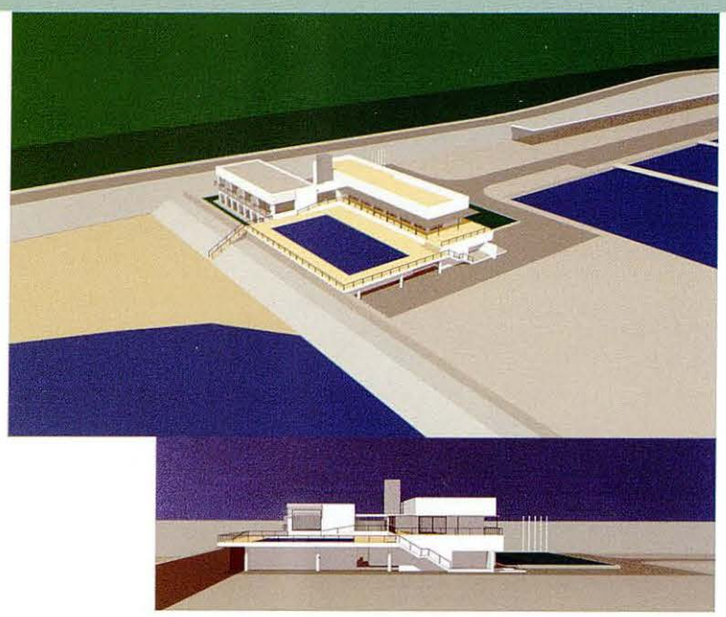
— «Octobre» — met l'accent sur le côté artificiel de cette nouvelle plate-forme portuaire en la traitant comme un élément en formation. Une composition qui se laisse voir comme un paysage en relief, une topographie artificielle d'où émergent une série d'éléments formant le programme. C'est une solution qui semble adaptée au côté massif des défenses portuaires et qui évoque indirectement ces blocs de béton qu'on jette à l'eau pour former les brise-lames au pied des quais L'artificialité est encore accentuée par une formulation abstraite des façades, dessinées comme une enveloppe homogène faite de lames de béton préfabriquées. C'est précisément dans ce côté abstrait dans le traitement des façades que l'on peut voir une certaine ressemblance avec quelques exemples de la production suisse la plus récente. Les fonctions les plus représentatives du programme sont toutes rassemblées sous une grande enveloppe métallique. Le corps ainsi délimité tourne sa façade représentative vers le port.

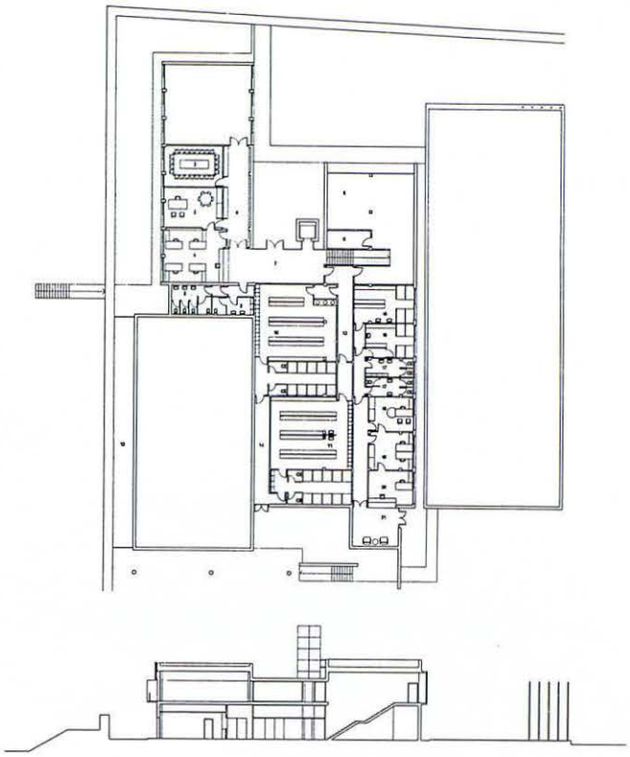


NY

N. Cinnamond, C. Torrentó, A. Sala
(Arquitectes. Architectes)

4t. Premi / 4éme Prix

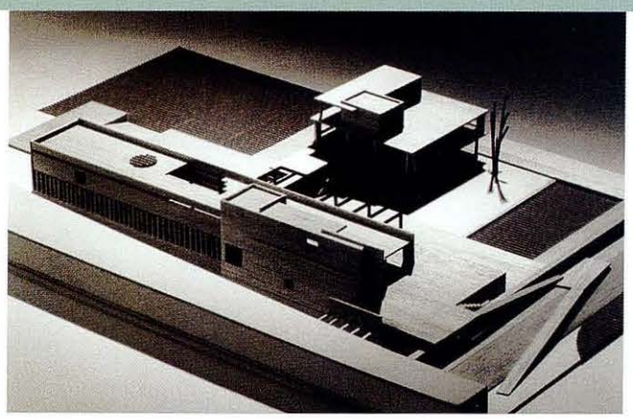


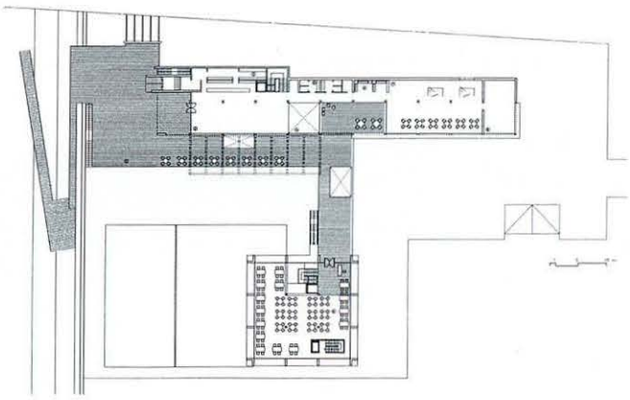


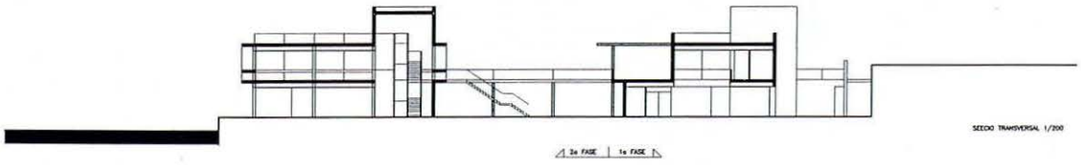
Pòrtic

F. de Herralde (Arquitecte. Architecte)
J. Siguan, S. Verger (Col·laboradors. Collaborateurs)

5é. Premi / 5éme Prix



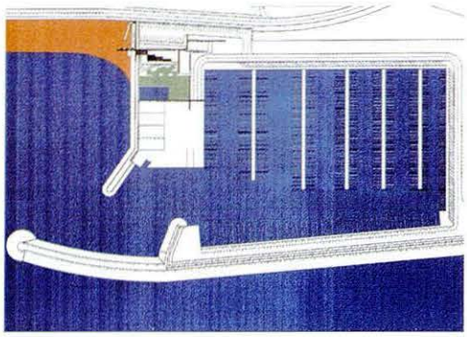


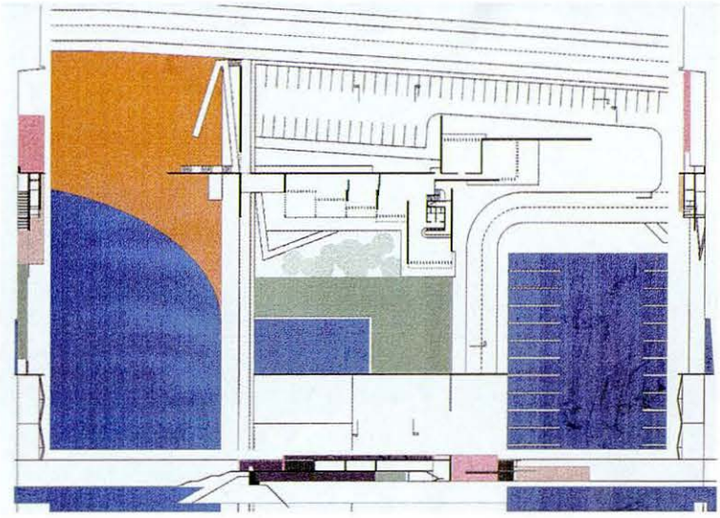


Brisa

A. Arriola, C. Fiol (Arquitectes. Architectes)
M. Boutin (Col·laboradors. Collaborateurs)

Menció honorífica / Mention honorifique

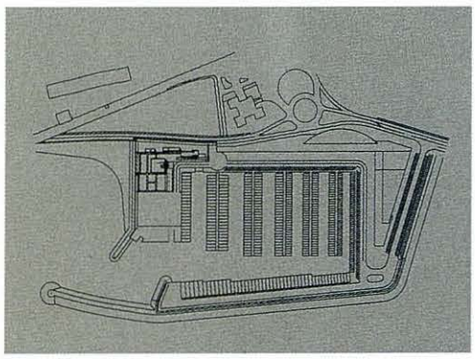


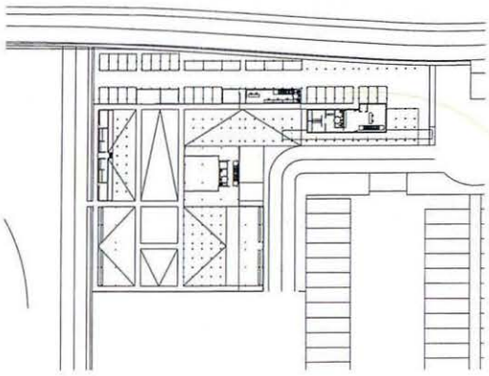


Geometría sensible

M.D. Nadal / J. Marcè (Arquitectes. Architectes)

Menció honorífica / Mention honorifique

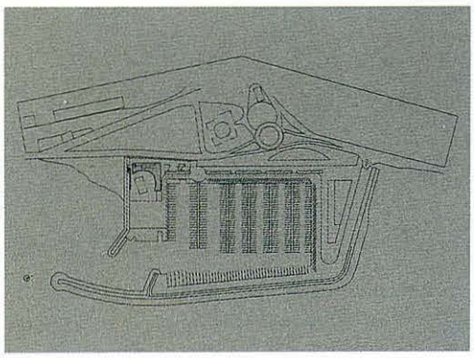


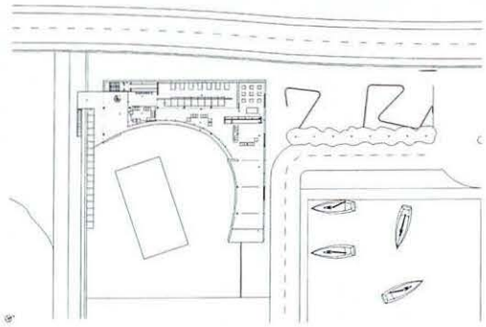


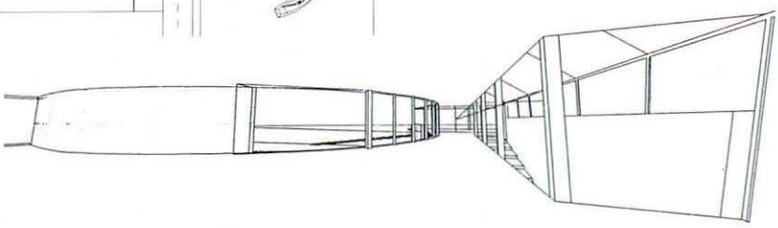
Gilda

J.M. Lafont
(Arquitecte. Architecte)

Menció honorífica / Mention honorifique



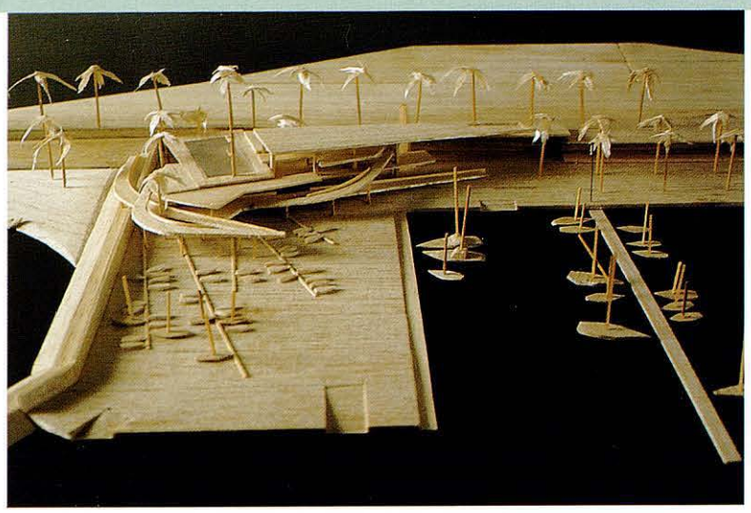


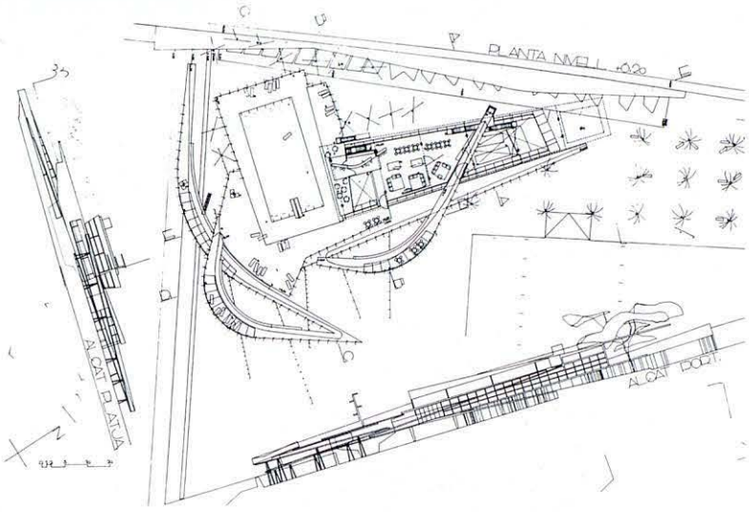


Mestral

Menció honorífica / Mention honorifique

J. Ustrell (Arquitecte. Architecte)
E. Perez, R. Flores (Col·laboradors. Collaborateurs)

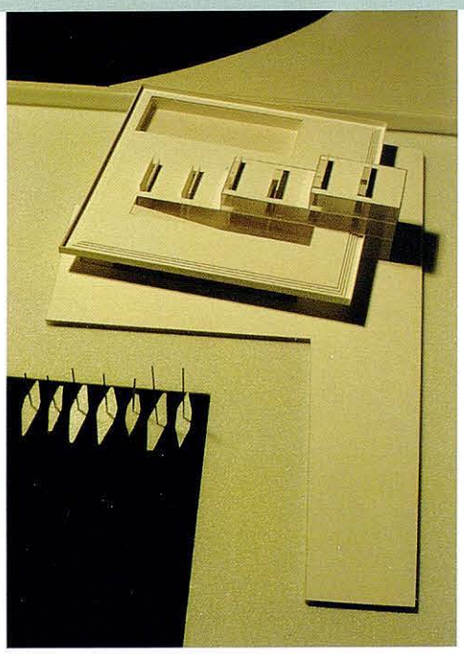


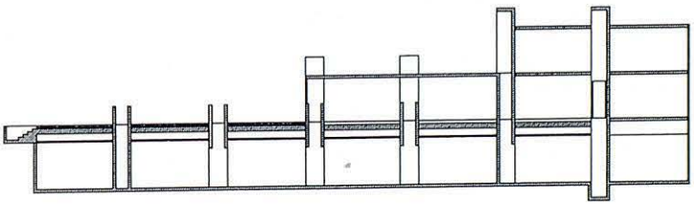


Tierra a la vista

O. Duque, L. Martín
(Arquitectes. Architectes)

Menció honorífica /
Mention honorifique





màxim la possibilitat de la doble orientació port esportiu-platja de ponent al nivell superior".
Un altre gran avantatge del projecte consisteix en la possibilitat d'adaptar-se amb pragmatisme a les canviants sol·licituds d'espai en el funcionament futur del club.
En contraposició amb el primer premi, el projecte "Varado" sembla que defineix la plataforma artificial com el buc d'un vaixell que, com el mateix títol indica, s'ha tret en terra ferma, i en el qual els usos es realitzen sobre diferents plataformes a la manera de cobertes d'un vaixell. El volum de la capitania s'emplaça formant un lleuger angle respecte al volum principal, com si es tractés d'una hipotètica embarcació auxiliar. Una analogia naval que continua en la materialització de les cobertes, tractades amb làmines de fusta. Als extrems han de resultar més lleugeres, "gastades" —diuen els autors— "com una tela usada". Malgrat tot, la càrrega retòrica no resulta en cap moment excessiva, d'una banda a causa de la lògica interna de l'estructura, i de l'altra a causa de l'ambigüitat en la possible interpretació dels diferents elements. Es tracta d'un projecte relacionat amb el mar i adaptat a la seva escala. No solament és el lloc del projecte el que es troba entre la terra i l'aigua. Tota la seva lògica i la manera de construir-lo és més propera a les dimensions de la tecnologia naval que a les d'una construcció convencional. Probablement aquest va ser un dels principals arguments en contra seva, ja que els organitzadors temien que l'execució resultés excessivament costosa.
El tercer premi, en canvi, es mostra reduït als elements mínims, formulats d'una manera racional i clara.
"El projecte es genera mitjançant l'addició de peces, que es van col·locant en la superfície més deprimida de l'actuació que queda delimitada per l'espigó, el magatzem i el mur posterior. Les peces: una massa compacta que envolta la piscina i una altra, elevada, que s'obre cap a la coberta de la primera. La rampa es col·loca a l'extrem i connecta el nivell del port amb la coberta de la peça inferior (plataforma de la piscina), des d'on s'accedeix a l'edifici posterior..."
A diferència del primer premi, que treballa amb els plans verticals com elevacions del terra original, aquest projecte defineix nivells, plans horitzontals. La rampa d'accés des del moll cap a la plataforma de la piscina esdevé un element de transició entre paisatges diversos, una promenade architecturale. Imaginar les ombres retallades d'un sol d'estiu —la seva brillantor sobre la superfície de l'aigua— evoca sens dubte una arquitectura mediterrània. Un detall: les sales i les oficines situades sota la plataforma de la piscina s'il·luminen a través d'una paret translúcida de la mateixa piscina.
El nou edifici que és objecte del concurs esdevindrà simplement un petit episodi dintre de l'immens territori portuari de Tarragona.
La possibilitat —d'altra banda molt encoratjadora— que siguin els joves equips de professionals els qui puguin accedir a realitzar projectes d'aquesta mena es dilueix en aquest cas en la impossibilitat de dur a terme al mateix temps una reflexió a fons sobre el disseny global de la zona.
Pensant en algunes de les grans realitzacions de la Barcelona preolímpica, en les quals els arquitectes sovint van tenir la oportunitat immillorable de col·laborar en el disseny d'infraestructures (autopistes, grans espais oberts o fins i tot operacions de renovació costanera), faltaria sotmetre el difícil entorn del projecte —allò que encara són àrees indefinides ratllades en un pla zonal— a una consulta semblant.

Thomas Lussi. Architecte, diplomé en 1987, directeur de diplome Mario Campi á l'ETH de Zurich. Après ses études il a travaillé dans l'agence de Silvia Gmür á Basilea auisi que l'agence de Esteve Bonell & Josep Maria Gil á Barcelona. Depuis 1992, il est assistant á l'ETH de Zurich.

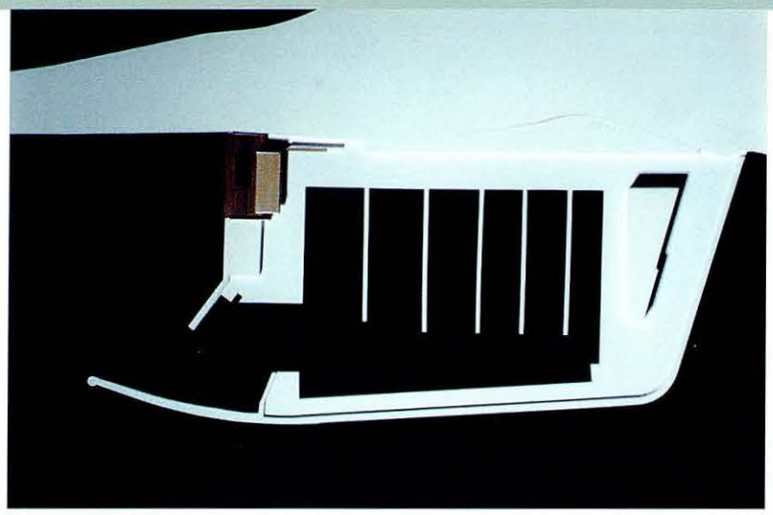
Thomas Lussi. Arquitecte, diplomat en 1987 amb el professor Mario Campi a l'ETH de Zurich. Despés dels seus estudis va treballar en el despatx de Silvia Gmür a Basilea i en el de Esteve Bonell & Josep Maria Gil a Barcelona. Des de 1992 és asistent a l'ETH de Zurich.

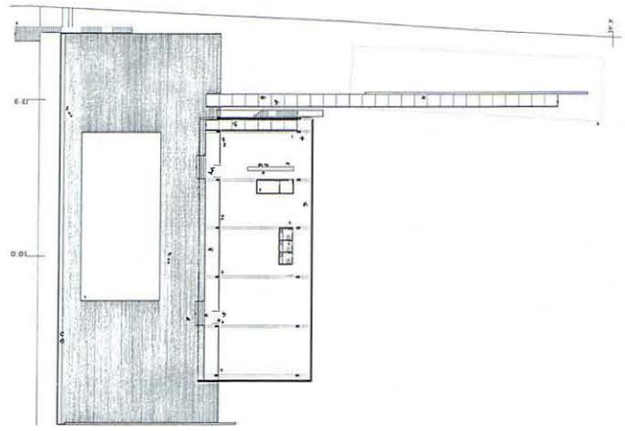
« La situation et l'orientation du bâtiment principal répondent à la double nécessité de séparer, d'une part, un espace réservé au club nautique au sein du port sportif, et, d'autre part, de profiter au maximum de la possibilité de double orientation port sportif-plage ouest au niveau supérieur du bâtiment. »
En opposition au premier prix, le projet « Échoué » semble définir cette plate-forme artificielle comme la coque d'un navire échoué sur la terre ferme, comme l'indique le nom de ce projet, dans lequel les usages sont répartis sur différentes plates-formes de la même façon que sur les ponts d'un bateau. Le volume abritant la capitainerie est placé légèrement en angle par rapport au volume principal, comme s'il s'agissait d'une embarcation auxiliaire. Une analogie navale qui continue avec les couvertes, traitées avec des lames en bois. Elles doivent être plus légères aux extrémités : « usées comme une vieille toile », disent les auteurs. Malgré tout cela, cette charge rhétorique n'est à aucun moment ressentie comme excessive; à cause de la logique interne de la structure, d'une part, et à cause de l'ambiguïté qui règne dans l'interprétation de ses différents éléments.
Il s'agit d'un projet se rapportant à la mer et adapté à son échelle. Il n'y a pas que le site du projet qui se trouve entre la terre et l'eau. Toute sa logique et la manière de le construire tiennent plus de la technologie navale que d'une construction conventionnelle. C'est probablement ce qui a constitué l'un des plus gros arguments contre ce projet, les organisateurs du concours craignant une exécution par trop coûteuse.
Le troisième prix se montre par contre réduit à ses plus simples éléments, clairement et rationnellement formulés.
« Ce projet prend forme par l'addition de pièces que l'on place sur la surface la plus plate de l'emplacement, qui est délimité par le brise-lames, l'entrepôt et le mur arrière. Les pièces : une masse compacte qui englobe la piscine et une autre, élevée, qui s'ouvre sur la couverte de la première.
La rampe : placé à un bout, elle fait communiquer le niveau du port avec la couverte de la pièce inférieure (plate-forme de la piscine), par laquelle on accède au bâtiment supérieur... »
À la différence du premier prix, qui travaille avec les plans verticaux en tant que « hauteurs » du sol originel, ce projet définit des niveaux, des plans horizontaux. La rampe d'accès du quai à la plate-forme de la piscine devient un élément de transition entre plusieurs paysages, une promenade architecturale. Imaginez les ombres que découpe le soleil de l'été, ses reflets sur la surface de l'eau évoquent sans aucun doute une architecture méditérranéenne. Un détail : les salles et les bureaux situés sous la plate-forme de la piscine sont éclairés à travers le mur translucide de la piscine.
Le nouveau bâtiment objet de ce concours ne sera qu'un petit épisode supplémentaire dans l'immense territoire portuaire de Tarragone.
Le fait — par ailleurs très réconfortant — que les jeunes équipes d'architectes aient la possibilité de réaliser des projets de ce genre se voit malheureusement diminué dans ce cas par l'impossibilité de mener simultanément une réflexion profonde sur le dessin global de la zone. En pensant à certaines des grandes réalisations de la Barcelone préolympique, dans lesquelles les architectes ont souvent eu l'occasion extraordinaire de collaborer à la conception des infrastructures (autoroutes, grands espaces ouverts ou même opérations de rénovation côtière), je crois qu'il serait bon de soumettre l'environnement difficile de ce projet, ces secteurs qui sont encore des zones indéfinies hachurées sur un plan zonal, à un examen similaire.

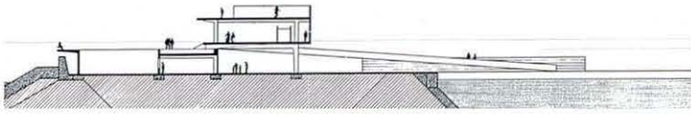
Octupiniquimnot

J. Llobet, A. Garcia, B. Toyos,
M. Altaba, R. Armengol
(Arquitectes. Architectes)

3er Premi / 3eme Prix



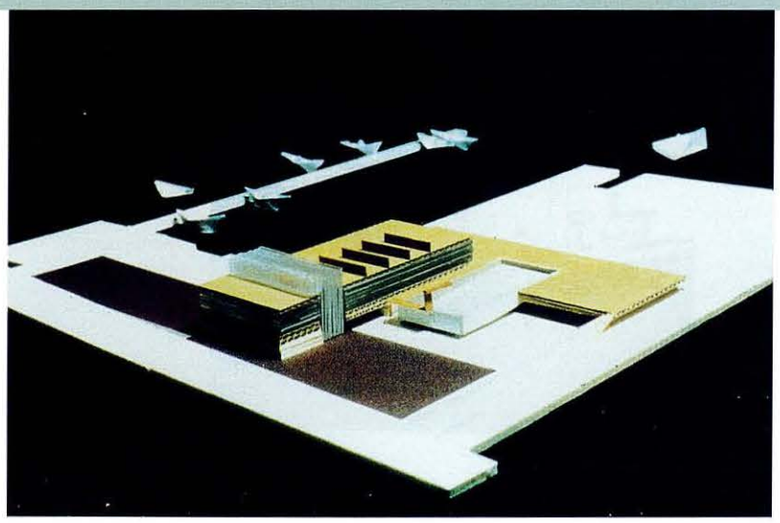


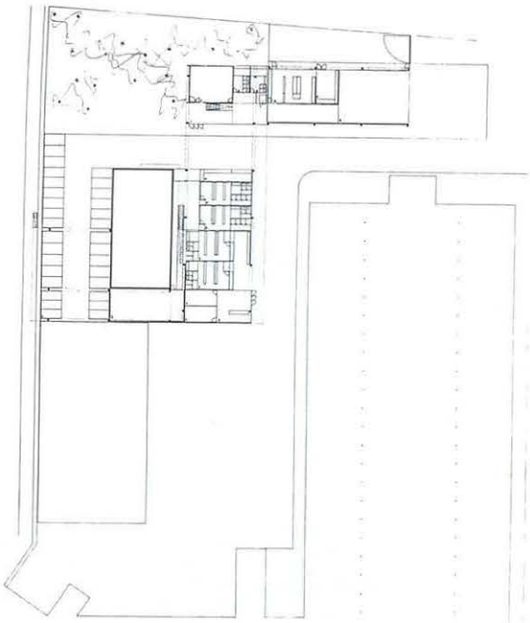


Paca

E. Aymerich, T. Salvadó
J.M. Miró, J.M. Rieradevall
(Arquitectes. Architectes)

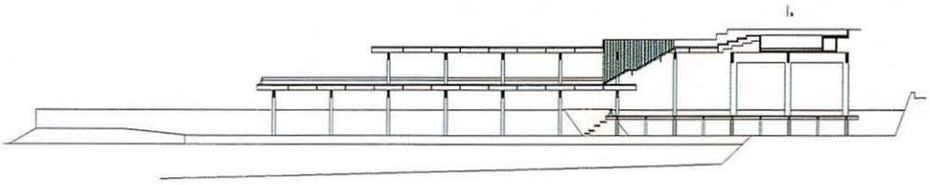
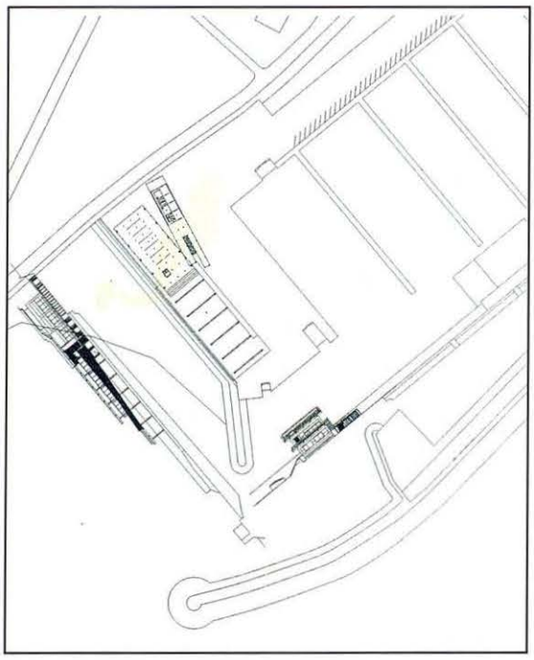
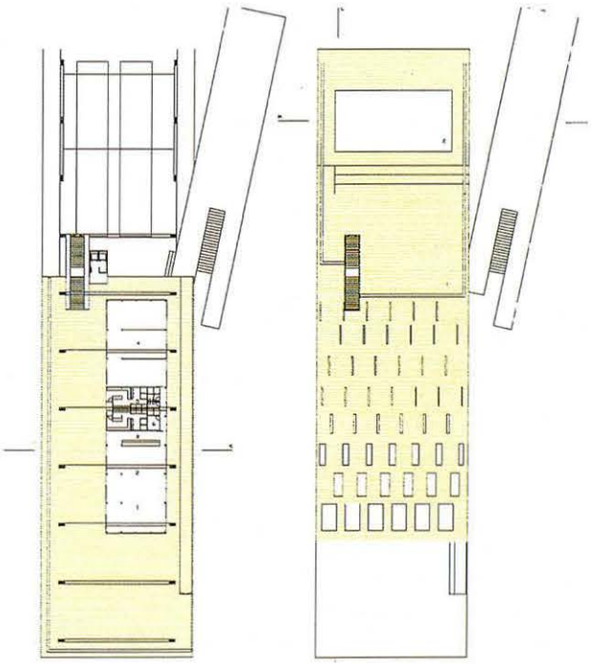
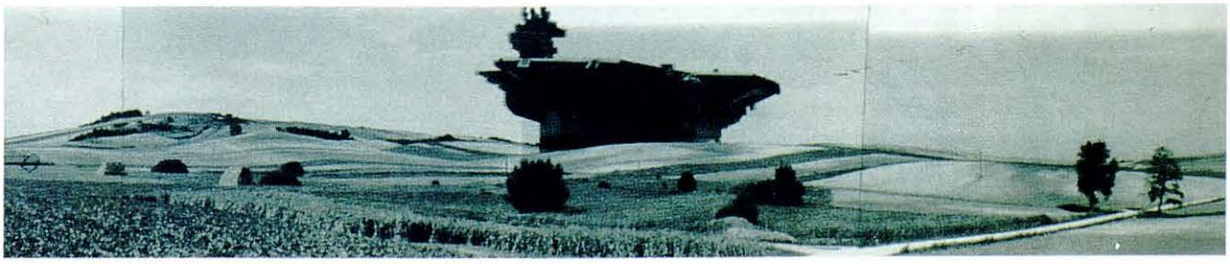
I. de Riera, J. Cartró
(Col·laboradors. Collaborateurs)





Varado

A. Sanmartin, A. Jansana,
M. Ortiz, A. Llimona, A. Corral
(Arquitectes. Architectes)

J.A. Perez (Arquitecto técnico. Bureau d'études)
J. Guerrero (Maquetista. Maquettiste)
J. Anzano (Disseny gràfic. Graphisme)

2on Premi / 2ème Prix