

Fotos de premsa

Després d'haver valorat diverses possibilitats, *Quaderns* ha decidit il·lustrar les portades d'aquesta propera etapa amb fotografies aparegudes a la premsa.

Les fotografies que hem reunit han estat publicades al diari *El País*, moltes a l'edició de Catalunya, i els autors en són diversos fotògrafs que hi col·laboren habitualment. Totes acompanyen normalment articles diversos, però quasi mai reportatges d'arquitectura; apareixen a diverses seccions del diari, però mai a les d'arquitectura o cultura. Les fotografies tenen en comú, doncs, que l'arquitectura hi apareix com a fons d'escena.

En el nostre medi, el més normal és fer fotos d'edificis sense obstacles, sense res que faci nosa a l'edifici protagonista. En aquest cas, moltes vegades les persones són considerades també una mena d'obstacle. La fotografia d'arquitectura és un darrer document del projecte, de l'edifici encara no utilitzat. Les fotos, en aquests casos, són com una darrera versió de la maqueta. De fet, en l'evolució de la representació assistida, els coneguts *renders* tracten d'assemblar-se tant com poden a les fotografies.

En aquestes fotografies de premsa, per contra, l'arquitectura està tapada per altres coses. Els edificis fan de fons, serveixen per *situar* l'escena. Sense voler, aquests edificis es legitimen i passen a formar part de la vida quotidiana. Certament podríem dir que això és el que veiem quan anem pel carrer. És cert. Aquí la novetat és la notícia a la qual acompanyen les fotografies i que, en molts casos, no té cap relació amb l'arquitectura ni amb l'edifici en concret. Trobem l'edifici com per casualitat darrere la notícia i altres coses més, com si fos una prova de la seva existència. És aquest contrast entre les fotografies escollides i les habituals allò que ens mou a observar-les, aplegar-les i publicar-les en forma de portades. Crec que era Bruno Taut qui deia alguna cosa com ara que l'important no era l'aspecte dels edificis sense gent, sinó l'aspecte de la gent en els edificis.

Els edificis, així, deixen de ser objectes —com a bona part de les fotos d'arquitectura fetes per ser vistes per arquitectes— i passen a ser alguna cosa real i arrelada alhora. Hauríem de fugir de la síndrome de l'anunci de cotxe, on els automòbils sempre surten sols per carreteres desèrtiques o en ciutats fantasmals, conduïts pel darrer ésser humà de la Terra. La millor fotografia d'un edifici és quan apareix al fons en una notícia; altrament no serà sinó un anunci.

Press photos

After reviewing several options, *Quaderns* has decided to illustrate its covers in the next phase with photographs that have appeared in the press.

The photographs that we have selected have been published in the newspaper *El País*, many of them in its Catalonia edition, and their authors are various photographers who contribute regularly to this newspaper. All of them illustrate diverse articles, but hardly ever architecture reports; they appear in various sections of the newspaper but never in those on architecture or culture. Thus the common link between the photographs is that architecture appears in them as the background setting.

In our medium, the normal thing is to take photos of buildings without obstacles, without anything blocking the view of the building in question. In this case, people are often considered a kind of obstacle too. The photograph of architecture is a last document of the project, of the as yet unused building. Photos, in these cases, are like the last version of the maquette. In fact, in the development of assisted representation, well-known renderings aim to resemble photos as much as possible.

In contrast, in these press photographs the architecture is blocked by other things. The buildings serve as a background setting, they serve to *situate* the scene. Inadvertently, these buildings legitimate themselves and become a part of everyday life. We could say certainly that this is what we see when we go along the street. It is true. Here the novelty is the news that the photographs accompany and that, in many cases, bears no relation to the architecture nor the specific building. We find the building as if by chance behind the news and other things, as if it were proof of their existence. This contrast between the photographs chosen here and the usual photos is what has moved us to observe them, bring them together and publish them as cover illustrations. I believe it was Bruno Taut who said something like the important thing was not the look of the buildings without people, but the look of the people in the buildings.

The buildings, thus, cease to be objects — as in most architecture photographs taken for viewing by architects — and become something real and rooted at the same time. We should flee from the car advert syndrome, where the cars always appear alone on deserted roads or in ghost towns, driven by the last human being on earth. The best photograph of a building is when it appears as the background to a news item, otherwise it would be no more than an advertisement.

Translated by Debbie Smirthwaite

Fotos de prensa

Tras valorar varias posibilidades, *Quaderns* ha decidido ilustrar las portadas de esta próxima etapa con fotografías aparecidas en la prensa.

Las fotografías que hemos reunido han sido publicadas en el diario *El País*, muchas de ellas en su edición de Cataluña, y sus autores son varios fotógrafos que colaboran con dicho periódico. Todas ellas suelen ilustrar artículos diversos, pero casi nunca reportajes de arquitectura; aparecen en varias secciones del diario, pero nunca en las de arquitectura o cultura. Las fotografías, pues, tienen en común que la arquitectura aparece en ellas como fondo de escena.

En nuestro medio, lo más normal es hacer fotos de edificios sin obstáculos, sin nada que estorbe al edificio protagonista. En este caso las personas son muchas veces consideradas también una especie de obstáculo. La fotografía de arquitectura es un último documento del proyecto, del edificio aún no utilizado. Las fotos, en estos casos, son como una última versión de la maqueta. De hecho, en la evolución de la representación asistida, los conocidos *renders* tratan de parecerse lo más posible a las fotografías.

Por el contrario, en estas fotografías de prensa la arquitectura está tapada por otras cosas. Los edificios hacen de fondo, sirven para *situar* la escena. Sin querer, estos edificios se legitiman y pasan a formar parte de la vida cotidiana. Podríamos decir ciertamente que eso es lo que vemos cuando vamos por la calle. Es cierto. Aquí la novedad es la noticia a la que acompañan las fotografías y que, en muchos casos, no guarda relación alguna con la arquitectura ni con el edificio en concreto. Encontramos el edificio como por casualidad tras la noticia y otras cosas más, como si fuera una prueba de su existencia. Este contraste entre las fotografías escogidas y las habituales es lo que nos mueve a observarlas, reunir las y publicarlas en forma de portadas. Crec que era Bruno Taut quien decía algo parecido a que lo importante no era el aspecto de los edificios sin gente, sino el aspecto de la gente en los edificios.

Los edificios, así, dejan de ser objetos — como en la mayor parte de las fotos de arquitectura hechas para ser vistas por arquitectos — y pasan a ser algo real y arraigado al mismo tiempo. Deberíamos huir del síndrome del anuncio de coche, donde los automóviles siempre aparecen solos por carreteras desérticas o en ciudades fantasmals, conducidos por el último ser humano de la Tierra. La mejor fotografía de un edificio es cuando aparece en el fondo de una noticia, de lo contrario no será más que un anuncio.

Traducido por Jordi Palou

Servicios públicos en precario

Un año de averías, huelgas y atascos

Los catalanes sufren el bloqueo de trenes, aeropuerto y carreteras, y se quedan sin luz

FRANCÉS AGUSTÍ/Barcelona
Hay años que no está uno para nada. O cuando se va a comprar un coche y al día siguiente se avería. Todo empieza el 28 de julio del año pasado, cuando un grupo de empleados de

Barceloneta de transporte, en una huelga salvaje. Desde entonces, además del bloqueo de los trenes, se ha habido un número de averías de 25 kilómetros en los pueblos. La subvención al aeropuerto es de 144 millones.

generadores que impiden dormir a los vecinos, exhiben un funcionamiento averiado y, para colmo, dejan de funcionar porque los cables han desaparecido que en el día sobre sus cables.

Vive en Barcelona o en su entorno metropolitano no es cosa fácil. Al lado de una gran ciudad, el ruido, la contaminación, la falta de espacio y precio de la vivienda que dificulta la vida de una persona en España, se suman los problemas de infraestructuras que convierten la cotidianidad en un calvario. El pasado sábado se firmaron los acuerdos hasta 71 kilómetros en la autopista entre Barcelona y Terrassa. El Gobierno catalán ordenó levantar el peaje para poder el caso. Caso que se debía, sobre todo, a que fallaron los trabajos de mantenimiento. En estos días se han ido arreglando con la que genera el peaje por el coche y la AP-7 colapsada. La Navant 360 que conectó el ferrocarril de Llevant, estaba también colapsada.

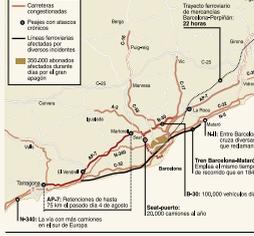
Nada nuevo. La N-340 es la vía que soporta mayor tráfico de automoción en el sur de Europa. Y eso es un peaje de transporte de mercancías por tren en el espacio continental. El motivo es, simplemente, la falta de espacio. Los trenes que hoy entre Barcelona y Perpignan operan están del sur de Francia) supone para un tren 22 horas frente a las menos de una hora de camión. El resultado es la congestión de las carreteras.

Ahora se trabaja en el AVE, proyecto planificado por años de reclamación. CII no para de recordar que es un peaje de transporte de mercancías por tren en el espacio continental. El motivo es, simplemente, la falta de espacio. Los trenes que hoy entre Barcelona y Perpignan operan están del sur de Francia) supone para un tren 22 horas frente a las menos de una hora de camión. El resultado es la congestión de las carreteras.



Viajeros haciendo cola ayer en la terminal B del aeropuerto de El Prat (Barcelona). / FRANCÉS

Cataluña: un año de percances en los servicios



En esta ocasión el Gobierno de Cataluña, como consecuencia de una medida de corta duración. Ahora la misma medida de los funcionarios tiene los mismos efectos que en el pasado. Una medida que produce con facilidad el ruido de los 144 generadores distribuidos por la ciudad. Ahora mismo, la Asociación Catalana Contra la Contaminación Acústica denuncia su intención de demandar al Ayuntamiento para los ciudadanos que sufren el ruido de estos aparatos, según nos

Los que optaron por el coche para evitar a Renfe acabaron atrapados en la autopista que se han por carretera. Hasta hoy se usaban para la carretera. Pero ahora se ha convertido una empresa para transportar los coches por ferrocarril, pero cuando no tiene un funcionamiento, 20.000 coches quedan atrapados en la autopista por carretera año a año. Es decir, 20.000 coches atrapados por un año.

de ahí de ser. Y también las salidas de los trenes del sur de España. El resultado fue el colapso de los trenes por 30 kilómetros de que se iban a hacer. En estos días se han ido arreglando con la que genera el peaje por el coche y la AP-7 colapsada. La Navant 360 que conectó el ferrocarril de Llevant, estaba también colapsada.

no hay y en las que hay, seguramente porque no ha habido un mantenimiento adecuado. Por todas partes menos por ahí. Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública.

Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública. Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública.

Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública. Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública.

Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública. Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública.

Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública. Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública.

Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública. Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública.

Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública. Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública.

Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública. Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública.

Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública. Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública.

Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública. Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública.

Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública. Barcelona tiene un modelo de transporte público que vive en la movilidad pública.

Tejederas
El País, Barcelona 1ª Edició Base Catalunya, pàgina nº23
06/08/2007

Edificio Intermodal a l'aeroport de Barcelona
Carlos Ferrater, arquitecte (O.A.B.), Ramon Sanabria,
Ramon Artigues, arquitectes (Artigues&Sanabria)
i José María Casadevall, arquitecte





Tejederas
 El País, Barcelona 1ª Edició Catalunya Única, pàgina nº1
 13/10/2004

Centre de Convencions Internacionals de Barcelona
 Josep Lluís Mateo (MAP Arquitectes)
 2000-2004



