



## Pequeñas intervenciones para la vertebración de la gran metrópolis

Ramon Torra  
Arquitecto

La metrópolis de Barcelona se caracteriza por ser un territorio muy diverso y policéntrico, pero con cierto grado de compacidad. Las infraestructuras de movilidad se han desarrollado siguiendo un modelo paralelo a la ocupación del territorio y han pasado de un modelo de movilidad radial centrado en Barcelona a una configuración de la red viaria articulada y vinculada a la distribución de pequeños y grandes centros.

La movilidad metropolitana se encuentra en un período de cambio fomentado por una transformación del comportamiento ciudadano y por la forma de desplazarse por el territorio, así como por la aplicación de nuevas soluciones tecnológicas a la movilidad metropolitana. Si bien es cierto que cada vez nos movemos más, también lo hacemos de forma más diversa y motivados sobre todo por cuestiones de trabajo o de ocio. Los desplazamientos por la metrópolis han aumentado hasta una media de 3,73 desplazamientos por persona al día, lo que representa un total de 11,5 millones de desplazamientos en el territorio metropolitano, el 53,1% de los cuales son a pie o en bicicleta y el 22,7%, en transporte público.

En los últimos 30 años, las intervenciones por parte de los ayuntamientos democráticos, sin una administración metropolitana, se han centrado mucho en el desarrollo de la calidad urbana dentro de los municipios. Ahora se perfila una necesidad de orientar las futuras actuaciones hacia una vertebración territorial más sólida, una continuidad entre los municipios, una relación entre los espacios libres y una accesibilidad a diferentes piezas urbanas a menudo mal conectadas.

## Small interventions for the structuring of the great metropolis

Ramon Torra  
Architect

The metropolis of Barcelona is characterised by being a highly diverse, polycentric territory, but one that also has a certain degree of compactness. Mobility infrastructures have been developed following a model that shadows the occupation of the territory, changing from a radial one that focuses on Barcelona to a road network configuration following and linked to the distribution of large and small centres alike.

Metropolitan mobility currently finds itself at a time of change, stemming from the transformation of public behaviour and the way people move about the territory, as well as from the application of new technological solutions in metropolitan mobility. Although we are moving more and more, we are also doing so in increasingly different ways, and mainly for reasons of work or recreation. Trips through the metropolis have increased to an average of 3.73 trips per person per day, given a total of 11.5 million trips within the metropolitan territory, 53.1% of which are by foot or by bicycle and 22.7%, on public transport.

Over the course of the last 30 years, interventions by democratic councils have, in the absence of any metropolitan administration, been highly focused on developing urban quality within the municipalities themselves. Now, though, there is a need to aim future actions towards a more solid territorial structuring, a continuity between municipalities, a relationship between free spaces and accessibility to different, often poorly connected, urban features.

A number of historical episodes show us how the shape of the metropolitan region has been defined in the search

Ramon Torra  
Arquitecte

## Petites intervencions per a la vertebració de la gran metròpolis

La metròpolis de Barcelona es caracteritza per ser un territori molt divers i policèntric però amb un cert grau de compacitat. Les infraestructures de mobilitat s'han desenvolupat seguint un model paral·lel a l'ocupació del territori i han passat d'un model de mobilitat radial centrat en Barcelona a una configuració de la xarxa viària articulada i vinculada a la distribució de petits i grans centres.

La mobilitat metropolitana es troba en un període de canvi fomentat per una transformació del comportament ciutadà i per la forma de desplaçar-se pel territori, així com per l'aplicació de noves solucions tecnològiques en la mobilitat metropolitana. Si bé cada cop ens movem més, també ho fem de manera més diversa i motivats sobretot per qüestions de feina o d'oci. Els desplaçaments per la metròpolis han augmentat fins a una mitjana de 3,73 desplaçaments per persona al dia, que fa un total d'11,5 milions de desplaçaments en el territori metropolità, el 53,1% dels quals són a peu o en bicicleta i el 22,7%, en transport públic.

En els darrers 30 anys, les intervencions per part dels ajuntaments democràtics, sense una administració metropolitana, s'han centrat molt en el desenvolupament de la qualitat urbana dins dels municipis. Ara es perfila una necessitat d'orientar les actuacions futures cap a una vertebració territorial més sòlida, una continuïtat entre els municipis, una relació entre els espais lliures i una accessibilitat a diferents peces urbanes sovint mal connectades.

Diversos episodis històrics ens mostren com la forma del territori metropolità s'ha anat dibuixant tot buscant relacions i contactes. A principis de segle XX, amb el Pla d'Enllaços<sup>1</sup>, va sorgir una nova visió de la Barcelona a "gran escala" com a resposta global a una problemàtica d'expansió territorial propiciada per la revolució industrial i de resolució de diferents àmbits de contacte i encaix entre els nuclis urbans i la trama de l'Eixample central. Més tard, als anys vuitanta, Barcelona va

1. (León Jaussely, 1907) Pla d'Enllaços fruit d'un concurs convocat per l'Ajuntament de Barcelona el 1903 per a l'encaix dels nous traçats de l'Eixample en contacte amb els nuclis existents del Pla de Barcelona.

Varios episodios históricos nos muestran cómo la forma del territorio metropolitano se ha ido dibujando buscando relaciones y contactos. A principios de siglo XX, con el Plan de Enlaces,<sup>1</sup> surgió una nueva visión de la Barcelona a “gran escala” como respuesta global a una problemática de expansión territorial propiciada por la revolución industrial y de resolución de diferentes ámbitos de contacto y encaje entre los núcleos urbanos y la trama del Ensanche central. Más tarde, en los años ochenta, Barcelona vio la necesidad de abrirse al mar con operaciones como la del Moll de la Fusta y, últimamente, con el Esquema director de las puertas de Collserola<sup>2</sup> se ha propiciado el vínculo más directo de la ciudad con la montaña haciendo bajar el verde y potenciando la relación de los elementos urbanos con el parque natural.

Hoy, la oportunidad de los pasajes metropolitanos nos permite relacionar diferentes fragmentos de la metrópolis y al mismo tiempo superar una serie de situaciones de barrera, difícilmente franqueables, que obstaculizan las continuidades urbanas, las accesibilidades a los municipios o la permeabilidad con otras partes del territorio, como pueden ser parques, caminos, ríos o playas. Los pasajes son espacios de interconexión ciudadana con capacidad para vertebrar el territorio a partir de ámbitos de actuación de diferente naturaleza y dimensión, situados en zonas periféricas y con características urbanas diferenciadas de las propias de los centros urbanos tradicionales.

Del mismo modo que el Plan de Enlaces fue una propuesta global trasladable a diferentes ámbitos de aplicación, el concurso de ideas Pasajes Metropolitanos plantea una reflexión integral sobre la conurbación metropolitana desde una óptica local, una perspectiva más humana y acotada a las necesidades socioeconómicas actuales, y por medio de actuaciones más propias del microubanismo pensado desde una visión metropolitana. Esta nueva forma de hacer urbanismo tiene en cuenta las múltiples escalas de las relaciones urbanas y es capaz de repercutir más allá de su ámbito y generar beneficios próximos y de alcance metropolitano. Pequeñas intervenciones de coste reducido y fácilmente ejecutables que, multiplicadas y distribuidas por el territorio, mejoran la eficiencia del sistema metropolitano.

“Las conexiones interurbanas de carácter ciudadano son una necesidad de estructuración metropolitana y actúan como refuerzo, en un uso más cívico de lo que la accesibilidad rodada y férrea señala como lugar central del sistema regional catalán.”<sup>3</sup>

*for relationships and contacts. At the beginning of the 20th century, the so-called Pla d'Enllaços ('Linkage Plan')<sup>1</sup> led to the emergence of a new vision of a 'large-scale' Barcelona, as a global response to the problematic territorial expansion triggered by the industrial revolution and of a resolution of the different areas of contact and intermeshing between urban centres and the fabric of the central Eixample district. Later, in the 1980s, Barcelona saw the need to open itself up to the sea, with operations such as the Moll de la Fusta quay whilst, more recently, the Collserola Gateways Master Plan<sup>2</sup> has resulted in a more direct link between the city and the mountain, by bringing the green spaces lower down and boosting the relationship between urban features and the Natural Park.*

*Today, the opportunity raised by metropolitan passages allows us to link different fragments of the metropolis and, at the same time, overcome a series of barriers that are difficult to overcome and that block urban continuities, accessibility to municipalities and permeability with other parts of the territory such as parks, paths, rivers and beaches. Passages are places of public interconnection, with the ability to integrate the region on the basis of areas of action of different kinds and sizes, located in peripheral areas with urban characteristics different to those of traditional urban centres.*

*Just as the Pla d'Enllaços was a global proposal that could be transferred to different areas of application, the Metropolitan Passages ideas competition encourages wide-ranging debate on the metropolitan conurbation from a local viewpoint, a more human perspective in line with current socio-economic needs, by means of actions that are more micro-planning in style, but from a metropolitan perspective. This new way of tackling urban planning takes into account the many different scales of urban relations and is able to ensure an impact above and beyond its area of action, whilst creating benefits both local and metropolitan in scope. Small, low-cost and easily implemented actions that, multiplied and spread throughout the territory, enhance the efficiency of the metropolitan system.*

*'Inter-urban connections of a civic nature are a metropolitan structuring requirement and provide support, in a more public-friendly use of what wheeled and rail access points to as a central place in the Catalan regional system.'*<sup>3</sup>

*As Manuel de Solà-Morales noted in his proposal for El Prat Nord in 2008, the requirement to structure a territory calls for a more civic, close-at-hand and everyday examination of the areas of urban interconnection. In this regard, the Metropolitan Passages*



2. Esquema director de les portes de Collserola (2012), un projecte plantejat com a concurs que consistia a entrellaçar el teixit urbà de la ciutat amb els espais naturals de la serra de Collserola a partir de setze portes.

veure la necessitat d'obrir-se al mar amb operacions com la del Moll de la Fusta i, darrerament, amb l'Esquema director de les portes de Collserola<sup>2</sup> s'ha propiciat el vincle més directe de la ciutat amb la muntanya tot fent baixar el verd i potenciant la relació dels elements urbans amb el parc natural.

Avui, l'oportunitat dels passatges metropolitanos ens permet relacionar diferents fragments de la metrópolis i al mateix temps superar una sèrie de situacions de barrera, difícilment franquejables, que obstaculitzen les continuïtats urbanes, les accessibilitats als municipis o la permeabilitat amb altres parts del territori, com poden ser parcs, camins, rius o platges. Els passatges són espais d'interconnexió ciutadana amb capacitat de vertebrar el territori a partir d'àmbits d'actuació de diversa naturalesa i dimensió, situats en zones perifèriques i amb característiques urbanes diferenciades de les pròpies dels centres urbans tradicionals.

De la mateixa manera que el Pla d'Enllaços fou una proposta global trasladable a diferents àmbits d'aplicació, el concurs d'idees Passatges Metropolitanos planteja una reflexió integral sobre la conurbació metropolitana des d'una òptica local, una perspectiva més humana i acotada a les necessitats socioeconòmiques actuals, i per mitjà d'actuacions més pròpies del microubanisme pensat des d'una visió metropolitana. Aquesta nova manera de fer urbanisme té en compte les múltiples escales de les relacions urbanes i és capaç de repercutir més enllà del seu àmbit i de generar beneficis pròxims i d'abast metropolità. Petites intervencions de poc cost i fàcilment executables que, multiplicades i distribuïdes pel territori, milloren l'eficiència del sistema metropolità.

*“Les connexions interurbanes de caràcter ciutadà són una necessitat d'estructuració metropolitana i reforcen, en un ús més cívico el que l'accessibilitat rodada i fèrria assenyalen com a lloc central del sistema regional català.”<sup>3</sup>*

3. (2008) M. de Solà-Morales en el Concurs d'idees l'Eixample Nord del Prat de Llobregat, en què la seva proposta va rebre una menció especial.

Tal com apuntava Manuel de Solà-Morales en la seva proposta per al Prat Nord el 2008, la vertebració del territori és una necessitat que requereix una mirada més cívica, més propera i quotidiana sobre els àmbits d'interconnexió urbana. En aquest sentit, els projectes de passatges metropolitanos cusen el territori i alhora milloren la qualitat de molts espais urbans sovint deficitaris i d'ús quotidià, tot generant nous tipus d'espais públics on vehicles lents, ciclistes i vianants puguin anar d'un àmbit urbà a un altre amb plenes condicions d'urbanitat.

Tal y como apuntaba Manuel de Solà-Morales en su propuesta para El Prat Nord en el 2008, la vertebración del territorio es una necesidad que requiere una mirada más cívica, más cercana y cotidiana sobre los ámbitos de interconexión urbana. En este sentido, los proyectos de pasajes metropolitanos cosen el territorio y al mismo tiempo mejoran la calidad de muchos espacios urbanos a menudo deficitarios y de uso cotidiano, generando nuevos tipos de espacios públicos donde vehículos lentos, ciclistas y peatones puedan ir de un ámbito urbano a otro en plenas condiciones de urbanidad.

Esta es la cuestión en la que hemos estado trabajando a lo largo de diferentes proyectos desarrollados desde el AMB y que reforzamos con el concurso de ideas Pasajes Metropolitanos, que está enfocado a explorar nuevas soluciones para estos espacios de alta complejidad y dureza, para poder extender así este ejercicio de "cosido" a diferentes situaciones metropolitanas, a veces de mayor envergadura, y otras, a intervenciones pequeñas y sencillas de pavimentación o iluminación que nos ofrecen un nuevo paisaje urbano; colonizar espacios con nuevos usos o velar por la seguridad. Un ejemplo reciente es el pasaje de conexión recuperado en el espacio fluvial del Llobregat, entre Martorell y Sant Andreu de la Barca, gracias a un nuevo punto de acceso en un itinerario patrimonial propio del paisaje cultural del Llobregat.

Los emplazamientos propuestos por el concurso se pueden clasificar en tres categorías diferenciadas. En la primera convocatoria se trata de emplazamientos que tienen por objetivo superar barreras infraestructurales entre tejidos urbanos (en Badalona y Montcada i Reixac) y a la vez solucionar la conectividad del verde metropolitano, ofreciendo nuevos accesos. En la segunda convocatoria, se busca mejorar la continuidad urbana entre municipios mediante ejes cívicos o avenidas metropolitanas (entre Cerdanyola del Vallès y Ripollet y entre Sant Cugat del Vallès y Rubí). Finalmente, la tercera convocatoria propone un ejercicio de accesibilidad e intermodalidad por la presencia de estaciones metropolitanas, entre municipios o barrios, y de diferentes modalidades de transporte (entre Molins de Rei y Sant Vicenç dels Horts y en L'Hospitalet de Llobregat).

#### La superación de barreras

En este tipo de situaciones, los pasajes requieren una atención especial en cuanto al contacto entre las infraestructuras duras y los espacios naturales de interés

*projects stitch the metropolitan region together and, at the same time, enhance many, often poor-quality, urban spaces that are used day in, day out, whilst giving rise to new kinds of public spaces in which slow vehicles, cyclists and pedestrians can move from one urban environment to another, in fully urban conditions.*

*This is the issue upon which we have been working throughout a number of different projects carried out by the AMB, now boosted by the Metropolitan Passages ideas competition, which is focused on exploring new solutions for these highly complex, extremely tough spaces, to thus be able to extend this 'stitching' exercise to embrace different metropolitan situations, some greater in size and others, with small, simple paving or lighting work to provide us with a new urban landscape, colonise spaces with new uses or ensure safety. One recent example of this is the reclaimed connection passage along the River Llobregat, between Martorell and Sant Andreu de la Barca, thanks to a new access point to a heritage itinerary that leverages the inherent cultural landscape of the Llobregat.*

*The sites proposed by the competition can be broken down into three differentiated categories. The first call for ideas involves sites where the challenge is to overcome infrastructure-based barriers between urban fabrics (in Badalona and Montcada i Reixac) and, at the same time, solve the issue of connectivity with metropolitan green spaces, by offering new accesses.*

*The second call for ideas seeks to improve urban connectivity between municipalities using civic thoroughfares or metropolitan avenues (between Cerdanyola del Vallès and Ripollet and between Sant Cugat del Vallès and Rubí).*

*Lastly, the third call for ideas involves an exercise in accessibility and intermodality, with the presence of metropolitan stations, between municipalities and city districts, and of different modes of transport (between Molins de Rei and Sant Vicenç dels Horts and in L'Hospitalet de Llobregat).*

#### Overcoming barriers

*In this kind of situation, passages require special attention with regard to the contact between hard infrastructure and natural spaces of landscape value. These are the cases proposed for the tender for the passage under the C-31 road in Badalona, between the districts of La Morera, Bufalà, Casagemes and Dalt de la Vila, a fairly central and fairly fragile environment due to the contact with the green corridor of the Torrent de la Font*



(2007) Recuperació de l'espai fluvial i nova accessibilitat al riu. Sant Andreu de la Barca i Castellbisbal. © JORDI SARROCA

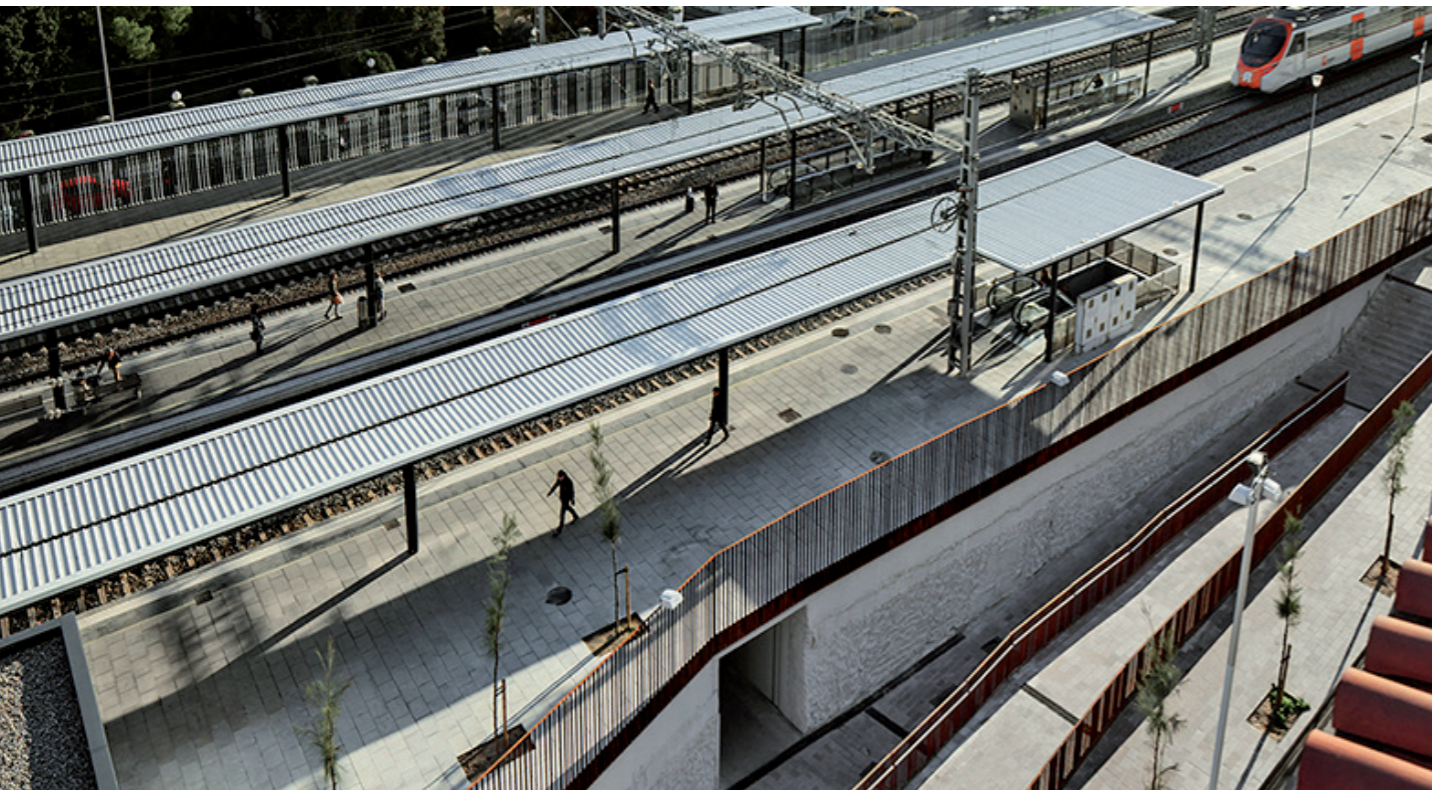
Aquesta és la qüestió en què hem estat treballant al llarg de diferents projectes desenvolupats des de l'AMB i que reforcem amb el concurs d'idees Passatges Metropolitanos, que està enfocat a explorar noves solucions per a aquests espais d'alta complexitat i dureza, per poder estendre així aquest exercici de "cosit" a diferents situacions metropolitanes, unes vegades de més envergadura, i d'altres, intervencions petites i senzilles de pavimentació o d'il·luminació que ens ofereixen un nou paisatge urbà, colonitzar espais amb nous usos o vetllar per la seguretat. Un exemple recent és el passatge de connexió recuperat a l'espai fluvial del Llobregat, entre Martorell i Sant Andreu de la Barca, gràcies a un nou punt d'accés a un itinerari patrimonial propi del paisatge cultural del Llobregat.

Els emplaçaments proposats pel concurs es poden classificar en tres categories diferenciades. En la primera convocatòria es tracta d'emplaçaments que tenen l'objectiu de superar barreres infraestructurals entre teixits urbans (a Badalona i a Montcada i Reixac) i alhora solucionar la connectivitat del verd metropolità, tot oferint nous accessos. En la segona convocatòria, es busca millorar la continuïtat urbana entre municipis per mitjà d'eixos cívics o avingudes metropolitanes (entre Cerdanyola del Vallès i Ripollet i entre Sant Cugat del Vallès i Rubí). Finalment, la tercera convocatòria proposa un exercici d'accessibilitat i intermodalitat per la presència d'estacions metropolitanes, entre municipis o barris, i de diferents modalitats de transport (entre Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts i a l'Hospitalet).

#### La superació de barreres

En aquest tipus de situacions, els passatges requereixen una atenció especial pel que fa al contacte entre les infraestructures dures i els espais naturals d'interès paisatgístic. Aquests són els casos proposats pel concurs del pas per sota de la C-31 a Badalona, entre els barris de la Morera, Bufalà, Casagemes i Dalt de la Vila, un àmbit de certa centralitat i fragilitat pel contacte amb el corredor verd del torrent de la Font, i el de Montcada i Reixac, que es planteja com un articulador entre el barri de Mas Rampinyo i el centre de Montcada i Reixac alhora que se solucionen les problemàtiques de pas pel riu Ripoll, el sotaviaducte de la C-33 i els traçats ferroviaris.

El projecte d'ordenació de la rambla Lluch i d'accés al pas sota les vies a Gavà dut a terme per l'AMB el 2012 va resoldre una continuïtat entre teixits urbans per sota



(2008) Ordenació de Rambla Lluch i accés al pas sota vies. Gavà. © JORDI SARROCA

paisajístico. Estos son los casos propuestos por el concurso del paso por debajo de la C-31 en Badalona, entre los barrios de La Morera, Bufalà, Casagemes y Dalt de la Vila, un ámbito de cierta centralidad y fragilidad por el contacto con el corredor verde del torrente de La Font, y el de Montcada i Reixac, que se plantea como un articulador entre el barrio de Mas Rampinyo y el centro de Montcada i Reixac a la vez que se solucionan las problemáticas de paso por el río Ripoll, el bajoviaducto de la C-33 y los trazados ferroviarios.

El proyecto de ordenación de la rambla Lluch y de acceso al paso bajo las vías en Gavà llevado a cabo por el AMB en el 2012 resolvió una continuidad entre tejidos urbanos por debajo de un trazado ferroviario creando un nuevo acceso público a un espacio de interés patrimonial como es el refugio subterráneo de la Guerra Civil.

#### Pasear entre municipios

Si bien se han llevado a cabo innumerables actuaciones de mejora del espacio público de los centros urbanos, a veces, cuando uno se aleja de estos núcleos, se pierde la sensación de confort. Algunos municipios, a pesar de que gozan de cierta proximidad con las poblaciones vecinas, presentan dificultades de conectividad. Un ejemplo de ello es la estrecha relación entre Cerdanyola del Vallès y Ripollet a través de la pasarela que pasa por encima del río Sec y la C-58, un paisaje muy contrastado y frágil. El concurso propuso reflexionar sobre la opción de eje cívico, un paseo metropolitano, unas buenas condiciones de accesibilidad a los núcleos vecinos, a los servicios compartidos, a los espacios naturales de interés paisajístico. El caso de la antigua carretera de Rubí a su paso por debajo de la AP-7 se plantea como un paseo interurbano que repensa la sección de la carretera con el fin de garantizar la continuidad urbana para peatones y ciclistas.

Un ejemplo realizado por el equipo técnico del AMB es el proyecto de la pequeña construcción del vado inundable sobre el río Llobregat en el municipio de Sant Boi de Llobregat, que ha reforzado la conexión entre las dos orillas del río y ha garantizado la conectividad de peatones y bicicletas entre los municipios de Sant Joan Despí y Sant Boi de Llobregat.

*stream, and for Montcada i Reixac, which involves a connecting element between the district of Mas Rampinyo and the centre of Montcada i Reixac whilst at the same time solving the issues of crossing the River Ripoll, the under-viaduct space of the C-33 road and the railway routes.*

*The project for the reclamation of the Rambla Lluch and access to the passageway under the tracks in Gavà implemented by the AMB in 2012 resolved the issue of continuity between urban fabrics beneath a railway line, whilst creating new public access to a site of historical interest, the Spanish Civil War underground shelter.*

#### Moving between towns

*Although countless interventions have been carried out to improve public spaces in urban centres, sometimes, as you move further away from these centres, the feeling of comfort is lost. Some towns, although they may be close to neighbouring towns, have problems of connectivity. One example of this is the close relationship between Cerdanyola del Vallès and Ripollet, via the walkway over the River Sec and the C-58, a very contrasting, fragile landscape. The competition called for consideration of the option of a civic thoroughfare, a metropolitan promenade, with good access to neighbouring urban centres, to shared services, to natural spaces of scenic interest. The case of the old Rubí road, as it crosses under the AP-7 toll motorway, is suggested as an interurban promenade that reimagines this section of the road to guarantee urban continuity for pedestrians and cyclists.*

*One example implemented by the AMB technical team is the small building project for the ford over the River Llobregat in the town of Sant Boi de Llobregat, which has bolstered the connection between the two banks of the river and guaranteed connectivity for pedestrians and cyclists between the municipalities of Sant Joan Despí and Sant Boi de Llobregat.*

#### Metropolitan interchanges

*When one single space features a variety of accesses to different modes of transport, the passage as a metropolitan interchange requires special attention and is strategically located within the*



(2012) Nou gual al riu Llobregat a Sant Boi de Llobregat. © MARÍA JOSÉ REYES

d'un traçat ferroviari tot creant un nou accés públic a un espai d'interès patrimonial com és el refugi soterrat de la Guerra Civil.

#### Passejar entre municipis

Si bé s'han dut a terme innumerables actuacions de millora de l'espai públic dels centres urbans, de vegades, quan un s'allunya d'aquests nuclis, es perd la sensació de confort. Alguns municipis, tot i que gaudeixen de certa proximitat amb les poblacions veïnes, presenten dificultats de connectivitat. N'és un exemple l'estreta relació entre Cerdanyola del Vallès i Ripollet a través de la passera per sobre del riu Sec i la C-58, un paisatge molt contrastat i fràgil. El concurs va proposar fer una reflexió sobre l'opció d'eix cívico, una passejada metropolitana, unes bones condicions d'accessibilitat als nuclis veïns, als serveis compartits, als espais naturals d'interès paisajístic. El cas de l'antiga carretera de Rubí al seu pas per sota de l'AP-7 es planteja com un passeig interurbà que repensa la secció de la carretera per tal de garantir la continuïtat urbana per a vianants i ciclistes.

Un exemple realitzat per l'equip tècnic de l'AMB és el projecte de la petita construcció del gual inundable sobre el riu Llobregat al municipi de Sant Boi de Llobregat, que ha reforçat la connexió entre les dues ribes del riu i ha garantit la connectivitat de vianants i bicicletes entre els municipis de Sant Joan Despí i Sant Boi de Llobregat.

#### Intercanvis metropolitans

Quan conflueixen en un mateix espai diversos accessos a diferents modalitats de transport, l'activitat urbana s'intensifica. El passatge com a intercanviador metropolità requereix una atenció especial i es localitza de manera estratègica dins del sistema metropolità per ser un espai on es concentren molts fluxos urbans i on conflueixen oportunitats de centralitat i d'urbanitat.

En el concurs es va plantejar estudiar la connexió entre els municipis de Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts i l'estació intercanviadora de Quatre Camins, tot superant els impediments infraestructurals per definir un node de centralitat com a punt clau del territori metropolità d'alta complexitat urbana. En el segon cas, es proposava pensar la connectivitat entre els barris del Gornal i Bellvitge, a l'Hospitalet

### Intercambios metropolitanos

Cuando confluyen en un mismo espacio varios accesos a diferentes modalidades de transporte, la actividad urbana se intensifica. El pasaje como intercambiador metropolitano requiere una atención especial y se localiza de forma estratégica en el sistema metropolitano para ser un espacio donde se concentran muchos flujos urbanos y donde confluyen oportunidades de centralidad y urbanidad.

En el concurso se planteó estudiar la conexión entre los municipios de Molins de Rei y Sant Vicenç dels Horts y la estación intercambiadora de Quatre Camins, superando los impedimentos infraestructurales para definir un nodo de centralidad como punto clave del territorio metropolitano de alta complejidad urbana. En el segundo caso, se proponía pensar la conectividad entre los barrios de El Gornal y Bellvitge, en L'Hospitalet, planteando una nueva accesibilidad a la futura estación intercambiadora soterrada entre el ferrocarril, el metro, el autobús y las bicicletas.

En este sentido los pasajes se nos presentan como un reto clave de futuro, como elementos que enlazan las diferentes modalidades del sistema metropolitano de transporte con los tejidos urbanos y que son vividos en plenas condiciones de calidad urbana por los ciudadanos.

En el marco del próximo Plan director urbanístico, uno de los grandes retos es fortalecer y establecer más vínculos en el territorio mejorando la articulación del sistema metropolitano. La metrópolis de Barcelona debe ser percibida por los ciudadanos como una gran unidad que supere la preponderancia central de Barcelona.

Después de unos años de infraestructuras duras, ahora toca pensar en un urbanismo más amable que dé respuesta a las necesidades directas de los habitantes y que genere entornos confortables, sostenibles y saludables. Desde el punto de vista de la multiplicidad y la diversidad de las formas de moverse por la metrópolis, nos encontramos en un momento en el que debemos continuar identificando y pensando estos pequeños espacios públicos, a veces sin límites definidos, que forman parte de la cotidianidad de las personas y que tienen la virtud de generar una imagen renovada del lugar, de introducir nuevos programas y de generar un impacto tan importante como necesario.

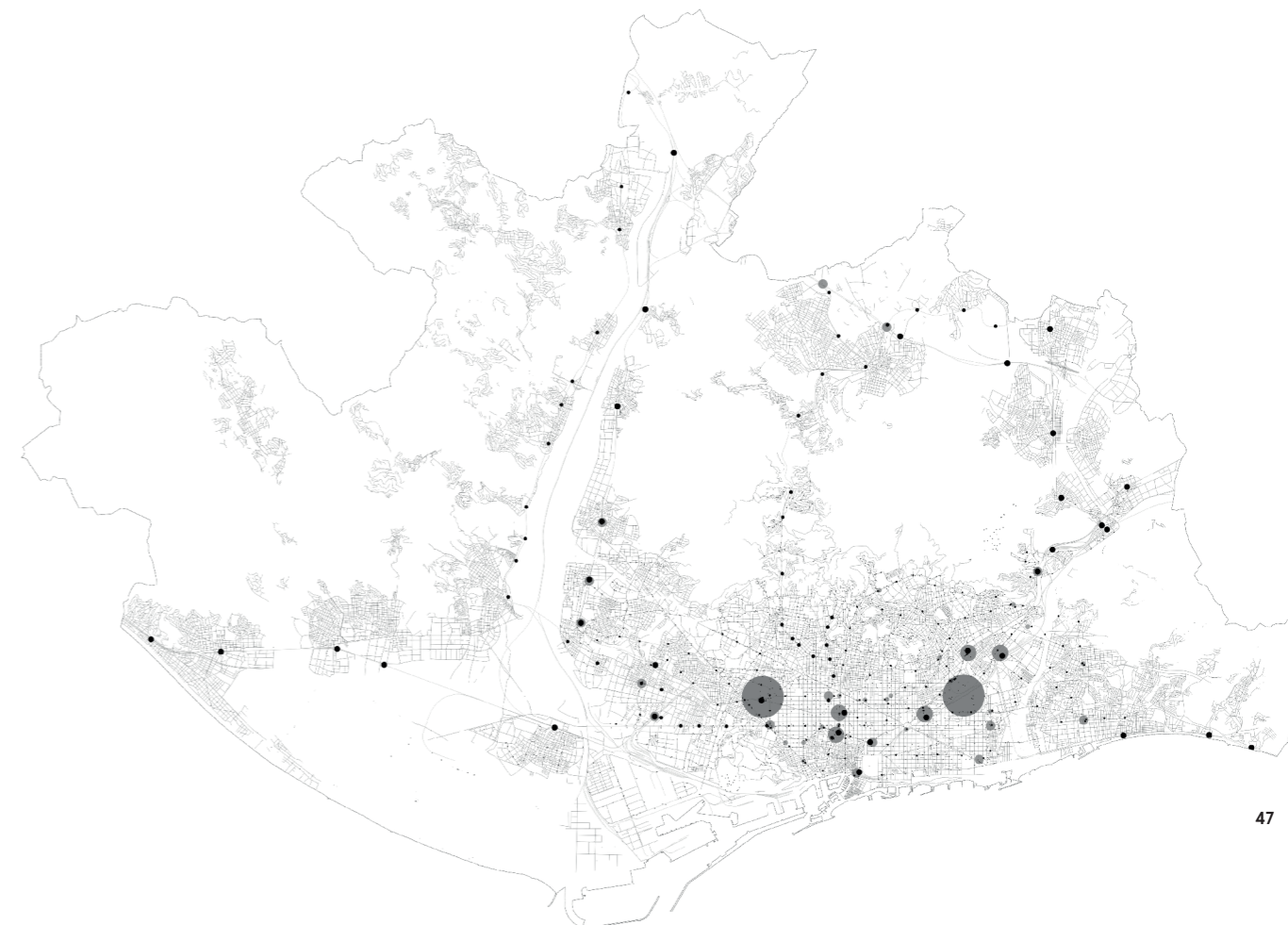
*metropolitan system to become a space bringing together many urban flows, with the coalescing of opportunities for centrality and urbanisation.*

*The competition called for a study of the connection between the towns of Molins de Rei and Sant Vicenç dels Horts and the Quatre Camins interchange station, overcoming the infrastructure-based impediments to define a node of centrality as a key point of this metropolitan region of great urban complexity. The second case called for consideration of the connectivity between the districts of El Gornal and Bellvitge, in L'Hospitalet de Llobregat, whilst posing the issue of new accessibility for the future interchange station for transfers between the railway, metro, buses and bicycles.*

*It is in this regard that passages can be seen as a key challenge for the future, as elements that link the different modalities of the metropolitan transport system with the urban fabrics and which provide the public with a top-quality urban experience.*

*One of the main goals of the next Urban Master Plan is to strengthen and re-link the region whilst improving the structuring of the metropolitan system. The metropolis of Barcelona must be seen by the public as a single large unit that has overcome the central preponderance of Barcelona.*

*After years of hard infrastructures, it is now time to consider more amenable urban planning that provides a response to the direct needs of the local public and that creates comfortable, sustainable and healthy environments. From the perspective of the multiplicity and diversity of ways of moving around the metropolis, we are at a point in history when we must continue to identify and consider these small public spaces, sometimes lacking in defined limits, that form part of people's everyday lives and that have the advantage of creating a refreshed image of the place, introducing new programmes and creating an impact that is as important as it is necessary.*



Intermodalitats de l'àrea metropolitana de Barcelona. Catàleg, Atles Metròpolis Barcelona (2015)

de Llobregat, tot plantejant una nova accessibilitat a la futura estació intercanviadora soterrada entre el ferrocarril, el metro, l'autobús i les bicicletes.

És en aquest sentit que els passatges se'ns presenten com un repte clau de futur, com elements que enllacen les diferents modalitats del sistema metropolità de transport amb els teixits urbans i que són viscuts amb plenes condicions de qualitat urbana pels ciutadans.

En el marc del proper Pla director urbanístic, un dels grans reptes és enfortir i relligar el territori tot millorant l'articulació del sistema metropolità. La metrópolis de Barcelona ha de ser percebuda pels ciutadans com una gran unitat que superi la preponderància central de Barcelona.

Després d'uns anys d'infraestructures dures, ara toca pensar en un urbanisme més amable que doni resposta a les necessitats directes dels habitants i que generi entorns confortables, sostenibles i saludables. Des del punt de vista de la multiplicitat i la diversitat de les formes de moure's per la metrópolis, ens trobem en un moment en què hem de continuar identificant i pensant aquests petits espais públics, a vegades sense límits definits, que formen part de la quotidianitat de les persones i que tenen la virtut de generar una imatge renovada del lloc, d'introduir nous programes i de generar un impacte tan important com necessari.