

EL TERRITORI COM PALIMPSEST

Al realitzar un anàlisi d'un territori és fonamental comprendre que no anem a treballar sobre una tàbula rasa, sino que un territori és fruit del pas de la història, on s'han dipositat diferents estrats i elements que al llarg del temps alguns han perdurat i altres s'han esborrat. Comprendre el territori com un palimpsest és una dosis de humilitat, entendre que el nostre model serà un estrat més i no l'últim i que ha de respondre a les lleis del territori.

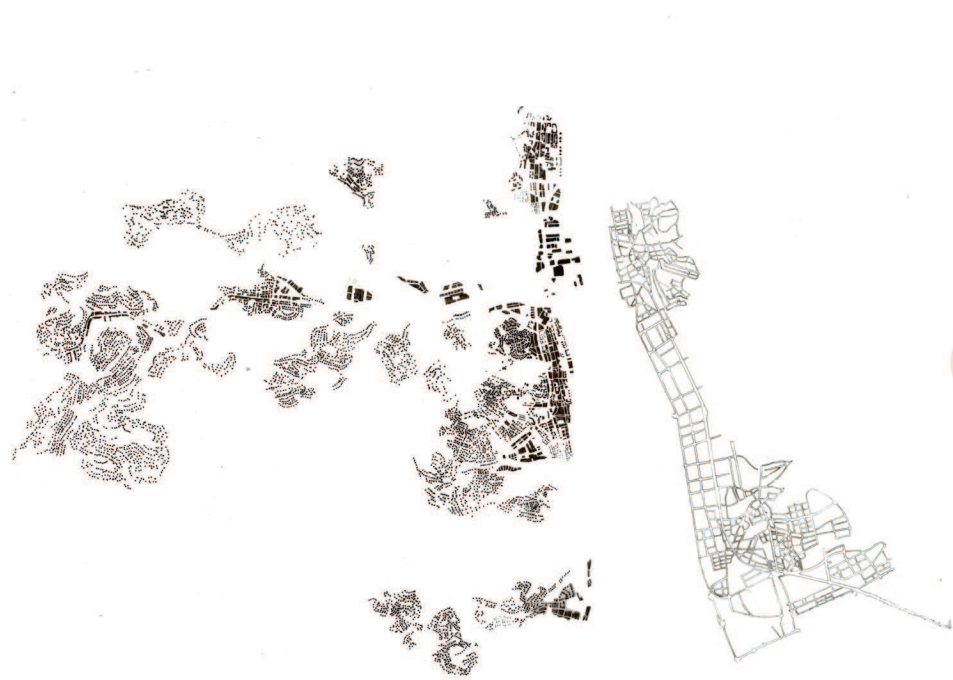
En aquests dos primers esquemes, es mostren dos moments importants per la vall. Primer, la construcció del pont d'en Carles III. Abans, els costats de la vall es trobaven separats pel riu Llobregat sense cap punt per creuar-lo fins Martorell. Quan en el segle XVIII es construeix el pont a Molins de Rei, es dona a la vall un punt singular que serà clau en el futur, apareix la primera línia transversal en un territori de franges longitudinals.

El segon moment és l'aparició de les infraestructures vinculades a Barcelona. En el 1970, es construeix la primera autopista en el marge esquerra, fent aparèixer un mur que separa el riu de la resta de marge. A més, a més, es destrueix el pont d'en Carles III i en la seva reconstrucció es prioritza al vehicle de la resta d'usuaris que el creuen. A l'any 2000, es construeix la segona autovia, en aquest cas pel costat dret, deixant al riu atrinxerat i separat de la resta de vall.

La Vall Baixa del Llobregat, que al principi tenia tres franges longitudinals, ocupació - llera del riu - ocupació, actualment té cinc, les dues infraestructures que actuen de mur respecte al riu. El pont, l'única línia transversal, al no respondre a tots els medis de transport no uneix els dos costats del riu com feia anys enrere.

OCUPACIÓ ASIMÈTRICA

L'ocupació actual respon a la lògica asimètrica de la vall. Al costat esquerra, en el marge de Barcelona, es disposa un teixit clar i consolidat entorn a una via. En el costat dret, es troben bosses d'urbanitzacions i nuclis en cascs històrics. En el costat esquerra la continuïtat facilita les seves diferències, en canvi, la forma disseminada d'ocupació del costat dret afavoreix les individualitats i no a les mixtures.

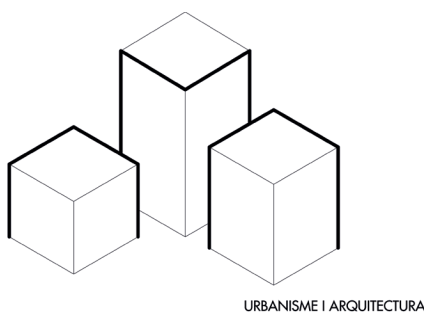


Una vegada plantejat un model pel territori, es demanava fer un exercici projectual a Quatre Camins. Un projecte des del punt de vista d'un element vertebrador del lloc que desenvolupés un projecte de centralitat metropolitana que donés resposta al model territorial.

QUATRE CAMINS: UN DESEMBARCAMENT ESTRATÈGIC

La localització de Quatre Camins fa que l'estació sigui un element primordial on recolzar-se. És necessari aprofitar el seu desembarcament ja que té el potencial de generar una multiplicitat de relacions vital per aquest lloc de centralitat metropolitana. Intermodalitat i accessibilitat per generar diversitat d'activitats al seu voltant i arrelar per que el seu entorn respongui per inducció en el futur. Obrir l'estació per que deixi de ser un passadís i sigui el seu vestíbul un espai d'intercanvi i trobada per aquest nou lloc metropolità.

Una possible proposta es mostra a l'axonometria. L'accessibilitat s'ha de complementar amb activitat associades a la seva intermodalitat. Es col·loca un edifici en alçada que sigui recíproc a l'estació i que, a més, a més, sigui una fita de referència amb mixtura d'activitats, negoci, hotel... i a la seva base una zona comercial. Tot això relacionat amb un aparcament i parades de bus, fent que l'espai entre l'estació i la torre sigui el veritable vestíbul de Quatre Camins.



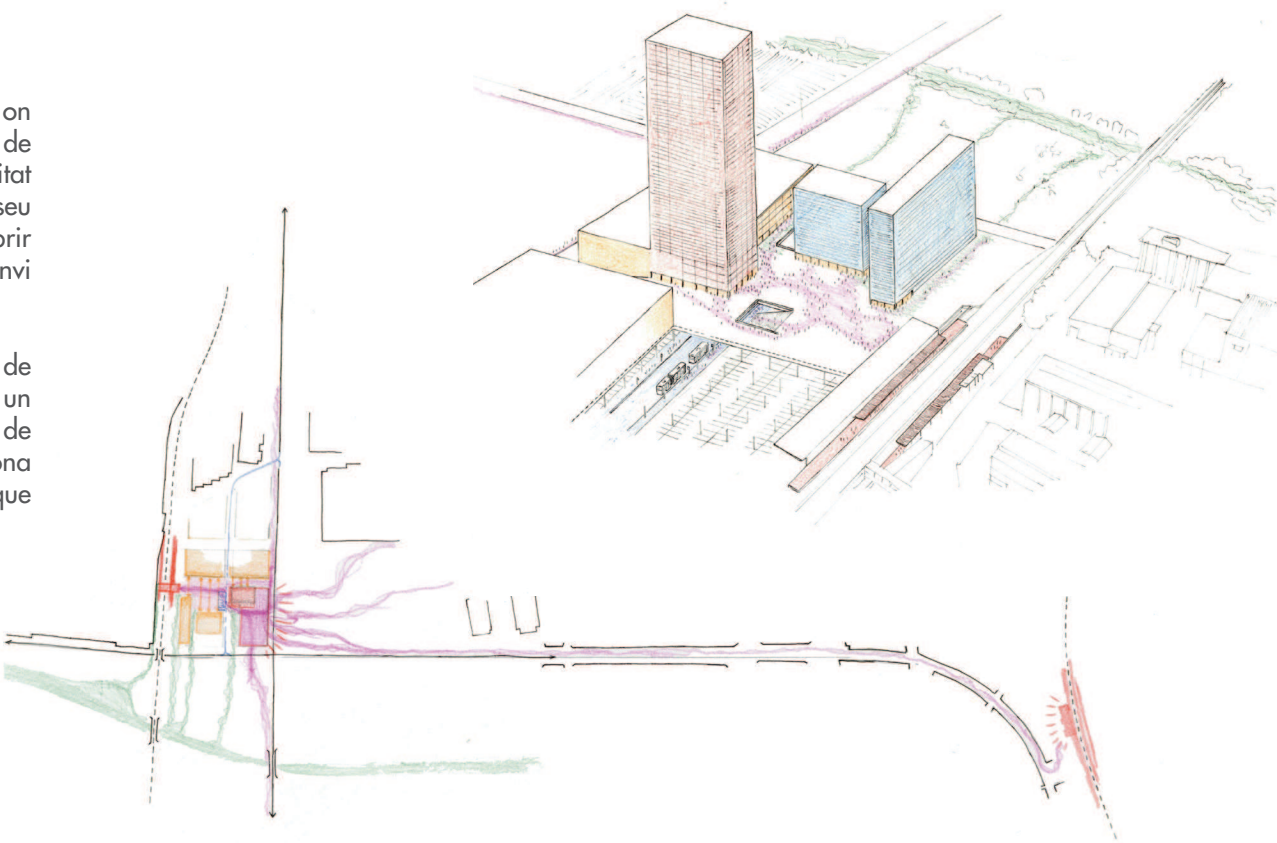
PORTES I MURS

No hi ha mal que per bé no vingui. La infraestructura ha marcat uns murs segregadors per la vall, però també aporta una gran accessibilitat, indispensable pel futur del territori. Les portes que ofereixen les autovies i les dues línies de ferrocarril són la gran oportunitat. Punts estratègics d'intercanvis, d'arribades, d'urbanitat pel territori.



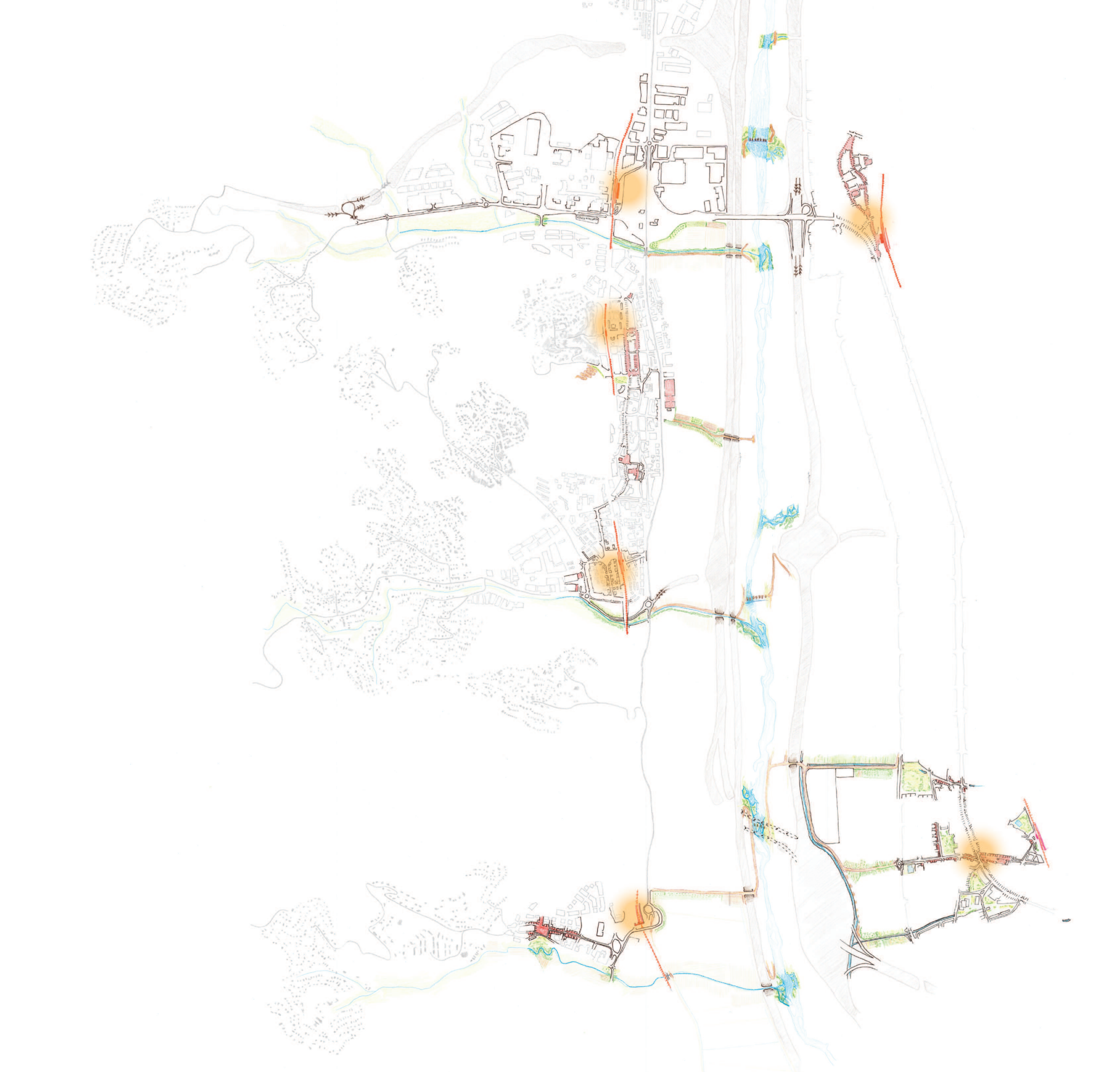
BUIT TERRITORIAL I URBÀ

El valor ecològic de la vall és molt alt. Primer per ser l'avantsala al delta del Llobregat, i després per la possibilitat d'unir Collserola amb el Garraf, dos parcs naturals a través de les seves rieres. Per això, entendre que una via urbana com és el Camí Ral pot relacionar els parcs urbans, Montjuïc, el parc agrari i els parcs naturals és imprescindible per que tots els elements del territori aportin.



Metropolitanitzar la perifèria

Aquest projecte tracta de buscar un model territorial que doni resposta a la realitat de la Vall Baixa del Llobregat per que deixi de ser perifèria de Barcelona i formi part d'una metròpolis. A través d'anàlisis temàtics, s'arriba a un anàlisi propositiu que mostra un model a partir d'una sèrie d'estratègies. A diferència d'un projecte d'urbanització o edificació, el model territorial no busca una imatge final sinó trobar aquells punts on actuar per que el territori respongui durant els pròxims 20 a 30 anys. Acupuntura urbana per generar per inducció al·legant a la frase "Cantonades fixes per un territori fluid"



De la juxtaposició a la contraposició

En el costat esquerra del riu apareixen una gran diversitat d'usos, però la seva interacció és gairebé nul·la. Es planteja una seqüència de punts d'interrelació associats a les estacions. A partir d'assegurar aquesta mínima intermodalitat, es relacionen bosses monofuncionals amb el teixit consolidat, vies ràpides i contactes amb elements mediambientals com rieres.

Fer creuar a la urbs

La continuïtat urbana del marge esquerra planteja dos punts singulars en el seu teixit, motivats per la traça històrica. El primer a Sant Feliu, una línia pràcticament continua des del port de Barcelona, gira per prendre la directriu de la vall. La carretera posa en relació gran diversitat de parcs urbans i metropolitans de la ciutat, i en aquest corba crida a prolongar-se fins al riu, i fins i tot, creuar-lo i donar un caràcter singular a Santa Coloma. El segon, a Molins de Rei, i el pont que creua el riu. Aquest punt és especialment crític, remata el final de la ciutat, i la reuneix amb la cruïlla territorial, un punt que tindrà una intensitat singular i de caràcter totalment contraposat al seu veí. Això afegit a la estratègia anterior farà d'aquest punt un element singular en el territori.

Punts fixes, territori fluid

El territori està servit de forma intensa per les vies ràpides, oferint una gran accessibilitat, però com normalment passa a la perifèria, la infraestructura pesada redueix la mobilitat de menor intensitat. Però la base pel seu aprofitament del territori per part del ciutadà depèn precisament d'aquesta mobilitat. Es planteja assegurar la continuïtat en el territori mitjançant la infraestructura, els camins, els canals i rieres característiques del pla, reunint assentaments consolidats amb els camps de la vall, la base del bosc del Garraf i l'Ordal i el mateix Llobregat.

