

PORTA SUD

Porta Sud habla de cómo aprovechando el vacío infraestructural de las grandes vías del siglo XX, la línea de Renfe i la autopista del Mediterráneo, se puede reconquistar el espacio fluvial generando una nueva avenida de acceso a la ciudad condal. Recuperando así el espacio que el coche le ha sacado al río y al mismo tiempo reconectar un pueblo que quedó fracturado.

Entendemos que AP7 y el río Ripoll son dos vías con un carácter muy distinto pero de una envergadura comparable dentro del marco territorial, por lo tanto el cruce/intercambio entre estos dos ejes de conectividad metropolitana es un punto importante dentro del territorio.

El Río Ripoll es el eje vertebrador histórico del territorio. Las masías, los caminos y los campos se organizan alrededor del espacio fluvial.

El núcleo de Barbera del Valles aparece en la carretera de Barcelona, como punto de descanso. Pero la aparición de la autopista del Mediterráneo a los años 80, conecta el territorio y fractura el municipio, Barbera se sitúa en el mapa con un gran polígono industrial y el primer gran centro comercial de España, y se fractura el municipio en tres grandes partes.

Es eso así que actuando de forma precisa y con las medidas justas podemos replantear la forma de acceder a la ciudad aprovechando la mayor de las infraestructuras que tenemos, el río.

Hacer un gran HUB peatonal, reconectando las infraestructuras tradicionales con el espacio fluvial. Gestionando la topografía, facilitando así el acceso al mismo tiempo que sacamos asfalto para renaturalizar el vacío. Entendiendo el comportamiento del río para favorecer la vida que se desarrolla en él y apoyarnos del estrato vegetal ya que gran parte de la arquitectura del proyecto reside en la colocación y elección de la vegetación, son los cimientos del proyecto.