

Nuevas tecnologías y espacios urbanos. Espacios de sociabilidad transitoria en Barcelona

(New technologies and urban spaces. Spaces for transient sociability in Barcelona)

Vivas i Elías, Pep

Univ. Oberta de Catalunya. Estudis de Psicologia i Ciències de l'Educació. Rambla del Poble Nou, 156. 08018 Barcelona
pvivasi@uoc.edu

Ribera-Fumaz, Ramón

Univ. Oberta de Catalunya. Estudis d'Economia i Empresa.
Av. Tibidabo, 39-43. 08035 Barcelona

López-Catalán, Óscar

Univ. Autònoma de Barcelona. Fac. de Lletres. GRAFO.
Dept. d'Antropologia Social i Cultural. 08193 Bellaterra
(Cerdanyola del Vallès)

Recep.: 21.11.2007

BIBLID [1137-439X (2009), 32; 817-832]

Acep.: 17.03.2009

El auge de lo tecnológico en lo urbano provoca que centremos nuestra atención hacia unos espacios urbanos concretos y característicos de las ciberciudades actuales. Así pues, desde diferentes autores, nos aproximamos, teóricamente, a cómo entendemos los espacios urbanos. A continuación, describimos el concepto de espacio de sociabilidad transitoria. Finalmente, presentamos una tipología de estos espacios proyectados o construidos en Barcelona.

Palabras Clave: Nuevas tecnologías. Ciberciudad. Espacios de sociabilidad transitoria. Barcelona.

Teknologiëk hirien munduan izandako gorakadaren ondorioz, ezinbestekoa da egungo ziber-hirietako esparru urbano jakin batzuei erreparatzea, horien ezaugarri bereizgarriak baitira. Horrela, bada, hainbat egileren iritzien bidez, esparru urbanoei buruzko ikuspegi teorikoen nondik norakoak azalduko ditugu lehenbizi. Ondoren, honako kontzeptu hau deskribatuko dugu: soziabilitate-eremu iragankorra. Azkenik, Bartzelonan aurreikusitako edo eraikitako esparru horien tipologia aurkeztuko dugu.

Giltza-Hitzak: Teknologia berriak. Ciberhiria. Aldi baterako gizartekoitasunerako esparruak. Bartzelona.

L'essor de la technologie dans l'urbain fait que nous centrons notre attention sur des espaces urbains concrets et caractéristiques des cybercités actuelles. À travers divers auteurs, nous approchons la manière de comprendre les espaces urbains pour décrire, ensuite, le concept d'espace de sociabilité transitoire. Et pour terminer, nous présentons une typologie de ces espaces projetés ou construits à Barcelone.

Mots Clé : Nouvelles technologies. Ciber-ville. Espaces de sociabilité transitoire. Barcelone.

1. CIUDADES/REALIDADES HÍBRIDAS A MODO DE INTRODUCCIÓN

En las urbes actuales, habitamos en y practicamos el “no-tiempo” (Hiernaux, 2006). El “no-tiempo” permite que estemos en comunicación e interacción con otras personas gracias al uso de diferentes dispositivos tecnológicos y móviles, a la conectividad virtual a través del sistema wireless, etc. La interconexión de los espacios es una característica fundamental de las realidades urbanas del presente: las conexiones se han multiplicado entre todos los lugares del planeta –presencial y virtualmente– provocando un incesante aumento de interacciones y alterando las formas que tenemos de relacionarnos entre nosotros y nosotras y, a la vez, transformando las maneras de vincularnos con nuestras urbes. Así pues, en el “no tiempo” somos capaces de habitar o de traspasar un espacio y, al mismo tiempo, tenemos la posibilidad de conversar e interactuar con otras personas que están en otros espacios sociales y urbanos diferentes al espacio en el cual nos hayamos ubicados –sean estos *on* u *of-line*–. Recibimos un correo electrónico de un amigo mexicano, encargamos una mesa en un restaurante de lujo de Tokio, recibimos un *newsletter* que nos comenta diferentes casos de una enfermedad que se está produciendo en diversos puntos de nuestro planeta, etc. Vivimos, pues, en una ciber-ciudad repleta de una amalgama de relaciones sociales mediatizadas por el uso que hacemos de estos espacios y, por lo tanto, por cómo las nuevas tecnologías influyen en nuestras formas no sólo de relacionarnos sino también en nuestras maneras de movernos:

La posmodernidad ha creado una especie de minubicidad, que no consiste en estar en todas partes, sino en ninguna; la posibilidad de nunca estar en el lugar donde se le localiza. El actual modelo del cuerpo es un holograma. El individuo es una máquina de desaparecer (Fernández, 2000: 161).

Así pues, las nuevas tecnologías están incorporadas en la estructura en los espacios, forman parte de ellos, conviven en nuestros lugares más cotidianos. La tecnología contemporánea gestiona y controla nuestra realidad urbana presente: sin esta tecnología muchas de las infraestructuras urbanas que habitualmente usamos no funcionarían, quedarían saturadas o bien no podríamos movernos ni en ellas ni por ellas¹. Interacción y movimiento urbano constante rodeado de un trasfondo tecnológico que en algunos espacios adquiere visibilidad. En otros espacios dicha tecnología nos pasa desapercibida (aunque está presente como si de partículas de aire se tratase). Habitamos y practicamos en unos espacios híbridos repletos de engranajes, de formas discursivas y simbólicas diversas, que se conectan directamente, se imbrican de forma estrecha, con los procesos sociales, políticos, urbanos y económicos de las ciudades.

El auge de las nuevas tecnologías en el contexto urbano (como hemos explicitado anteriormente) provoca que centremos nuestra atención hacia los espacios urbanos que permiten la interconexión y el movimiento de las personas en

1. No queremos caer con nuestra explicación en la trampa del determinismo tecnológico. Las nuevas tecnologías por sí mismas no son ni buenas ni malas, ni útiles ni inútiles, sino que están insertadas y articuladas dentro de unas formas particulares de organización de las relaciones sociales (Piore *et al.*, 1984).

las ciberciudades actuales. Esta es la intención del presente trabajo. En la primera parte del mismo, desde diferentes autores nos aproximamos teóricamente a cómo entendemos los espacios de las urbes actuales. En un segundo momento, presentamos el concepto de *espacio de sociabilidad transitoria*. En una tercera parte presentamos una tipología de algunos espacios urbanos que se están proyectando o están en proceso de construcción en la realidad urbana que tenemos más presente: Barcelona. Finalmente, realizamos unas reflexiones finales en las que conectamos el concepto de espacio de sociabilidad transitoria con la cuestión metodológica para el estudio de lo urbano.

2. APROXIMACIÓN TEÓRICA A LA CIBERCIUDAD DE LOS ESPACIOS

La arquitectura contemporánea del presente nos propone convivir en y con una serie de espacios que invitan, sobre todo, a “pasar”, a “estar de paso”, a “transitar”. Habitamos, pues, en los “ambientes de la movilidad” (Bertolini y Dijst, 2003) y es, entonces, cuando

[...] la vida social se parece así, por completo, a un conjunto de conexiones múltiples y extendidas, a menudo a largas distancias, organizadas en ciertos nodos. Las movi­dades provocan que en diferentes espacios sociales se organicen nuevas formas de vida social en torno a estos nodos como, por ejemplo, las estaciones, los hoteles, las autopistas, los complejos turísticos, los aeropuertos, los complejos de ocio, las ciudades cosmopolitas, las playas, las galerías de arte y las áreas de servicio. Estos son los lugares del ‘movimiento intermitente’ (Sheller y Urry, 2006: 213).

Espacios que se constituyen en “corredores urbanos” relativamente lisos (Lassen, 2006), por los cuales nos podemos mover fácilmente. “Espacios de transición espacial” en los cuales se potencia la concentración de personas en la ciudad tecnológica global (Gottdiener, 2001: 10-11; Sheller y Urry, 2006: 219). “Espacios trayecto” que ofrecen la posibilidad de ir de un nodo a otro en y por una realidad urbana en la cual se mezclan los aspectos físicos y los aspectos virtuales. “Tubos espaciales”, compuestos por ejes y radios, que crean una red estrechamente relacionada con los movimientos rápidos. Recuperamos en este contexto las palabras de Ascher (2004: 345) cuando dice que:

[...] Ir rápido quiere decir hacer pocas paradas, lo cual produce un efecto túnel y optimiza la concentración y la dispersión de flujos a partir de unas plataformas nombradas hubs. Este tipo de organización reticular se extiende no sólo al transporte aéreo, con el desarrollo de inmensas plataformas aeroportuarias, sino también al transporte de mercancías por carretera y tren, con la constitución de plataformas logísticas multimodales la polarización de toda clase de actividades próximas a las estaciones multimodales y a los nodos de carreteras periurbanas.

Las ciberciudades actuales están sufriendo un proceso de transformación (hub)anístico. Así lo expresa Muñoz (2006: 248) al expresar que, en la actualidad aflora un nuevo urbanismo que se hace visible “de forma clara en la forma en que algunas redes de última generación se han ido fijando en el territorio”. Puntos e infraestructuras de las urbes importantes no sólo por las personas que viven en ellos sino sobretudo por las gentes y objetos que pasan por ellos. Estos

hubs o superhubs (como expresa Gethin, 1998 y Graham, 2001) se han convertido en los puntos estratégicos de las grandes ciudades occidentales –no es casual, pues, que en estas plataformas se invierta económicamente– y son los lugares donde las transformaciones urbanas son más visibles, así como el aumento de la movilidad, incluyendo la forzada (desde el sin papeles hasta el viajero suburbano arrojado de la ciudad por los precios de la vivienda). También son lugares donde la inmovilidad se hace más palpable (al lado del hombre de negocios entrando rápidamente en las terminales aeroportuarias podemos encontrar al turista de bajo coste casi parado en largas colas o al migrador económico del sur global completamente inmovilizado, por ejemplo).

Finalmente, también podemos entender los espacios urbanos actuales en el sentido que Foucault (1984) hablaba de los emplazamientos y de las yuxtaposiciones, es decir, aquellos espacios que se constituyen como “espacios de vecindad” con otros espacios y que el autor nombró como heterotopías. Los “espacios heterotópicos”, en el sentido apuntado por este autor, adquieren más relevancia en la realidad/ciudad urbana tecnológica híbrida que hemos descrito en el primer punto dado que en el contexto urbano actual podemos entender a la ciudad heterotópica como una urbe repleta de espacios que son y existen en relación a otros espacios, los cuales están conectados mediante diferentes lógicas que los agrupan, los relacionan, los definen... y por los cuales vamos pasando instante tras instante.

En definitiva, para nuestro trabajo no nos interesa cualquier tipo de espacio. Nos importan los:

Edificios singulares o conjuntos de edificios caracterizados por ser relativamente autónomos, con lógicas específicas que no necesariamente son las del propio territorio donde se localizan. Han aparecido así espacios con entidad propia en tanto en cuanto son atractores de movilidad y generadores de dinámica urbana, pese a no estar necesariamente dentro de la ciudad continua ni tampoco tener forzosamente lo que en términos morfológicos se reconocía tradicionalmente como apariencia urbana.

Contenedores de diverso orden –tecnológico, comercial, intercambiadores de flujos de personas, bienes y de información– se disponen así en el territorio en la forma de centros comerciales, museos metropolitanos, parques temáticos, salas multicine o estaciones intermodales y aeropuertos, donde el área de *shopping* es cada vez más importante. Se trata de puntos en el territorio que organizan los flujos de movilidad a escala regional e incluso global (Muñoz, 2006: 247).

Estructuras espaciales que están relacionadas no con aquello que permanece sino con aquello que transita con la mayor rapidez posible por las mismas. “Superficies resbaladizas” en las cuales

[...] los eventos, las personas y las cosas transitan impunemente sin dejar huellas, como si fueran ‘ladrones de espacio’, sombras que no dejan marcas pero que son perceptibles por nuestros sentidos (Hiernaux, 2006: 277).

Si partimos de estas formas de concebir el espacio urbano presente, es necesario que consideremos que las cibermetropolis actuales ya no se edifican

ni se esparcen de una forma estable sino que las realidades ciburbanas actuales están estrechamente relacionadas con lo transitorio, con lo efímero, con lo momentáneo, con lo cambiante. Asimismo, necesitamos plantear conceptos sociales que conecten con las definiciones que acabamos de subrayar en torno a los espacios de la urbe y, que al mismo tiempo como productos de la realidad urbana en la que andan inmersos, nos ayuden a explicar qué tipo de prácticas sociales se ponen en juego y qué tipo de subjetividad urbana colectiva están construyendo. Por ello, en el siguiente apartado, describiremos los *espacios de sociabilidad transitoria*.

3. CARACTERIZANDO LOS ESPACIOS URBANOS ACTUALES

¿Por qué hablar de *espacios de sociabilidad transitoria*? En primer lugar, creemos que cualquier concepto vinculado al campo de las ciencias sociales, como tal, se convierte en una herramienta de trabajo y en el foco de interés para observar qué fenómenos sociales están sucediendo en nuestras cotidianidades. Por tanto, creemos necesario argüir cómo entendemos los *espacios de sociabilidad transitoria* y cuáles son aquellas características que lo convierten en un elemento indispensable para observar las ciberciudades actuales.

Nos interesa, para comenzar y como ya hemos expuesto en el punto anterior, hablar más de espacios que no de lugares o de territorios para obviar del concepto de los “no lugares” y de la controversia entre estos últimos y los “lugares”. Escapamos de los “no lugares” –aunque los tenemos en cuenta–, de la dicotomía u oposición con los “lugares” para entender más los *espacios de sociabilidad transitoria* como un producto de las prácticas sociales que realizamos habitualmente, como resultado de las interacciones que mantenemos con estos sitios, como consecuencia de las características sociales de las realidades actuales, etc. Todos estos aspectos que definen los *espacios de sociabilidad transitoria* están mediatizados e imbricados con las nuevas tecnologías.

Tenemos en cuenta a De Certeau (1984) para expresar, describir la primera característica de estos espacios: la cuestión de las prácticas e interacciones sociales. Concebimos los *espacios de sociabilidad transitoria* como lugares practicados. Sitios donde no solamente se expresa la materialidad arquitectónica que los construye sino, sobretudo, como espacios donde se ponen en juego ciertas formas de relacionarnos, formas de ser y de practicar dichos espacios. Centrarse en qué tipo concreto de prácticas sociales esta ocurriendo en estos espacios, pongamos una estación de metro, puede contener información infinita de cómo se dan las interacciones y cómo se construyen las formas de apropiarnos de los espacios –y en consecuencia de nuestras ciudades– y de dar significado a ambos. Si la entendiéramos como un “no lugar” de la forma más estricta (como espacio no identitario, no relacional y no histórico), estaríamos, probablemente, obviando un tipo de prácticas y resaltando otras. Un trabajador, alguien a quien le ocurrió algo importante precisamente en ese andén... para ellos la estación no es un lugar sin significado ni historia. Los ejemplos anteriores lo convertirían sin duda en un espacio relacional y de significado para esas

personas, si bien probablemente es ya un lugar antropológico (aunque de forma superficial) por el simple hecho de ser transitado. Esta resignificación del espacio, que en cierto modo realizamos constantemente, y que en la yuxtaposición multiplica su variedad, puede obligarnos a modificar nuestras formas de practicarlo (y analizarlo) –son las maneras de hacer por una espacialidad no exclusivamente geográfica o geométrica (sino simbólica o semántica).

Practicar los espacios requiere de interacción social y significa también que se debe producir movimiento. Así, las ciberciudades del presente muestran unos escenarios caracterizados por una

[...] movilidad intensiva –derivada de la mayor movilidad de las personas y de la también mayor velocidad a la que se desplazan– y, en segundo lugar, un uso intensivo del territorio –al poder cubrir mucha más distancia en los desplazamientos y multiplicar, de hecho, nuestro espacio de vida (Muñoz, 2006: 240).

En palabras del mismo autor en el presente nos hemos convertido en unos territoriantes:

[...] habitantes o residentes de un lugar pero no sólo son eso. Al mismo tiempo, son usuarios de otros lugares y visitantes aun de otros. En otras palabras, son habitantes 'a tiempo parcial', que utilizan el territorio de distinta forma en función del momento del día o del día de la semana y que, gracias a las mejoras en los transportes y telecomunicaciones, pueden desarrollar diferentes actividades en distintos puntos del territorio de una forma cotidiana. El territoriante multiplica así su presencia en el espacio metropolitano hasta el punto de que su relación con él se establece más a partir de un criterio de movilidad, los lugares donde desarrolla actividades, que a partir de un criterio de densidad, el lugar que, estadísticamente, lo fija al territorio según donde esté su residencia principal. El territoriante, por tanto, se define como territoriante entre lugares y no como habitante de un lugar y constituye el prototipo de habitante de los actuales territorios urbanizados (Muñoz, 2006: 246).

Todo ello enlaza con la sociabilidad, que contribuye a insistir en que lo que nos interesa fundamentalmente son las relaciones entre las personas, las interacciones entre ellas y sus movimientos pero también las relaciones que establecemos con los espacios. Los *espacios de sociabilidad transitoria*, como veremos en el siguiente apartado, son los lugares que vivimos, habitamos, usamos a lo largo de nuestras jornadas laborales y de ocio. Aunque estemos de forma momentánea en ellos, lo que sí es cierto es que estos espacios acaban adquiriendo un cierto significado simbólico y social. Esta significación de los *espacios de sociabilidad transitoria* incide directamente en cómo se construye la subjetividad individual y colectiva de los habitantes de las ciberciudades.

No se trata de quitar u otorgar peso a un elemento u otro (lo espacial, lo social, etc.), sino de entender que la propia distinción, en ocasiones, viene más de nuestra propia incapacidad para categorizar la vida social que por la existencia de ese tipo de dicotomías.

vías, autopistas, locales de franquicias, etc.). En estos espacios usamos la tecnología para movernos, para relacionarnos, para comunicarnos, etc. Máquinas miniaturizadas, móviles, digitales que incluyen iPod, teléfonos móviles, televisiones individuales, ordenadores portátiles conectados a internet, coches/bicicletas de tamaño reducido, agendas personales, conexiones inalámbricas wi-fi, etc. Sin estas máquinas, sin las tecnologías que las sustentan nuestra forma de movernos y de comunicarnos por los espacios sería complicado.

Nuestro propósito en este punto es describir brevemente algunos proyectos de *espacios de sociabilidad transitoria* que actualmente se han construido o están en período de construcción en Barcelona.

4.1. Plazas urbanas

La transformación del espacio público y urbano de Barcelona se ha consolidado y continúa consolidándose a través de diferentes proyectos urbanísticos. A continuación queremos describir la reforma de la Plaza Lesseps (en estado de ejecución) y el proyecto de reforma de la Plaza de las Glòries por su importancia estratégica en la movilidad de la ciudad.

4.1.1. Reforma de la Plaza Lesseps

La reforma de la Plaza Lesseps pretende la conectividad entre los diferentes barrios colindantes a dicho espacio. Con dicho proyecto se intenta minimizar el tránsito rodado para que los peatones y las bicicletas ganen protagonismo. Con esta intervención también se está trabajando para que la nueva Línea 9 del metro llegue hasta este punto de la ciudad (se está construyendo toda la estructura arquitectónica –accesos, andenes, etc.–). También se está trabajando para conectar, a través de nuevos vestíbulos, la actual Línea 3 con la futura Línea 9 del Metro.

4.1.2. Reforma de la Plaza Glòries

La transformación de la estructura urbanística y arquitectónica de la plaza de las Glorias de Barcelona provocará que se convierta en una de las puertas de entrada del distrito 22@ y, a la vez, se erigirá como uno de los centros intermodales del transporte de la ciudad. Será, pues, un espacio para la movilidad, ya que, después de la reordenación del sistema ferroviario, se construirá un nuevo intercambiador de ferrocarril, metro y tranvía. Asimismo, la reforma contempla la modificación del nudo vial actual: las principales vías urbanas de la ciudad –la Diagonal, la Meridiana y la Gran Vía– en su sitio de cruce, que actualmente tienen tanta presencia en este espacio urbano de la ciudad, se soterrarán al paso de la plaza de las Glorias. Eso provocará un espacio de unión –un parque verde de grandes dimensiones – entre el Ensanche, el Pueblo Nuevo (22@) y el Clot. La actuación arquitectónica y urbanística también contempla la remodelación de los alrededores con nuevas viviendas, oficinas (edificio Ona, torre Agbar, etc.) y

equipamientos (Museo del Diseño y de las Artes Decorativas, nuevo Mercado de los Encants, etc.).

4.2. Metro

El metro de Barcelona ha iniciado el proceso de transformación y de crecimiento más importante de su historia. A continuación explicamos brevemente el proyecto de la nueva Línea 9 y las diferentes ampliaciones planificadas para las diferentes líneas que están en funcionamiento.

4.2.1. Proyecto de construcción de la Línea 9 del Metro

Esta línea –actualmente en construcción– será, con un recorrido de 43 kilómetros, la más larga de Europa. Cruzará toda la ciudad barcelonesa con el objetivo de conectar barrios o zonas que en la actualidad todavía no disponen de este transporte público: por ejemplo, el eje Carlos III-Ronda del Mig-Travessera de Dalt y el eje de Sant Martí-La Sagrera. Además, enlazará la urbe con otros puntos logísticos importantes como, por ejemplo, la zona de actividades logísticas del puerto (ZAL), la Zona Franca y el Aeropuerto del Prat. Asimismo, su construcción también comportará la conexión o vecinos como, por ejemplo, el Prat de Llobregat, Hospitalet, Santa Coloma de Gramenet, Badalona, etc. Destacamos la construcción de 46 estaciones, 16 de las cuales serán intercambiadores con otros medios de transporte: Metro, Ferrocarrils de la Generalitat, cercanías de Renfe, AVE, etc.

4.2.2. Ampliación de Líneas de Metro

La ampliación del metro de la ciudad proyectada por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya contempla diferentes actuaciones en todas las líneas. La Línea 1 se ampliará por sus dos extremos. Por el lado de Fondo, irá hasta Badalona Centre (donde enlazará con la línea 2). Por el otro extremo, está planificada su ampliación desde el Hospital de Bellvitge hasta El Prat de Llobregat y Sant Boi de Llobregat. En la Línea 2 se prevé una prolongación de 5 nuevas estaciones hasta la Fira de Barcelona (extremo Paral·lel). También por el otro lado se están construyendo 2 estaciones más para llegar al centro de Badalona. En la línea 3 ya se está la ampliación de la L3 desde Trinitat Nova hasta Trinitat Vella, donde enlazará con la L1. En Línea 4 está proyectado el alargamiento de la misma desde La Pau hasta Sagrera. En la Línea 5 está prevista su ampliación hasta Horta para enlazar con Vall d'Hebron.

4.3. Tren de Alta Velocidad

Después de 12 años de construcción, la Alta Velocidad todavía no ha llegado a la ciudad. Para ello, Barcelona se está preparando, a través de una serie de

estructuras espaciales, para que el AVE haga parada en dos estaciones de la ciudad y que éstas queden conectadas mediante un controvertido túnel que recorra el subsuelo de la urbe.

A continuación detallamos brevemente el proyecto de reforma de la Estación de Sants y el proyecto de construcción de la Sagrera. Estas dos estaciones se convertirán en dos puntos estratégicos de la movilidad de la ciudad.

4.3.1. Estación de Sants

El proyecto de transformación de la Estación de Sants sigue en proceso. Será una estación mucho más amplia (el vestíbulo será casi el doble del actual). Se ha ampliado el número de vías y de andenes (8 para trenes de cercanías y 6 para la alta velocidad). Se construirán dos aparcamientos en los que podrán aparcar 3.000 vehículos y una nueva terminal de autobuses conectada con la estación con 18 dársenas de subida y bajada de viajeros y 14 para aparcamiento de autobuses. Con esta actuación se prevé que la Estación de Sants se convierta en uno de los centros intermodales más importante de la ciudad.

4.3.2. Estación de la Sagrera

Otro centro intermodal de referencia para Barcelona, será la futura estación de la Sagrera, aún por construir, asegurará no sólo el tráfico de los trenes de alta velocidad, sino que también doblará la capacidad de la frecuencia de los trenes de cercanías del área de Barcelona. Así pues, en esta estación habrá 22 vías: 10 de alta velocidad, 8 de trenes de cercanías –en un primer nivel– y 4 de metro –en un tercer nivel– de las líneas 4 y 9. En este nuevo espacio nodal para la movilidad de la ciudad, el nivel intermedio servirá como vestíbulo de intercambio y también acogerá áreas destinadas al aparcamiento de coches y a la estación de autobuses. Se prevé que pasarán por esta estación más de 60 millones de usuarios cada año. Esta infraestructura provocará en el entorno más próximo una considerable transformación urbana, convirtiéndose en un “punto de paso obligado” de Barcelona, en un nuevo centro nodal de la ciudad. En la misma estructura arquitectónica o a su alrededor se localizarán oficinas, comercios, viviendas y equipamientos.

4.4. Tranvía

Barcelona ha recuperado el tranvía con cinco líneas que actualmente están en pleno funcionamiento (solo falta por inaugurar un ramal que conecta la T4 con la T5 y una estación el barrio de la Mina). Así pues, la red de tranvías de Barcelona se extiende con 5 líneas desde la Diagonal hasta Baix Llobregat (Trambaix –T1, T2 y T3) y desde el barrio de Martí hasta la zona del río Besòs (Trambesòs –T4 y T5). El tranvía supone la aparición de un tercer operador ferroviario del transporte público urbano y la introducción del mismo como sistema de transporte de capacidad intermedia entre el autobús y el metro. La reaparición

del tranvía en la ciudad ha posibilitado también la conexión de zonas de la ciudad y, por tanto, de población urbana que, hasta ahora, tenían poco acceso y no disponían de suficientes enlaces con la red de transporte público global de la ciudad.

4.5. Intercambiadores

Los intercambiadores modales son estructuras arquitectónicas que conectan diferentes sistemas de transportes en las urbes. Barcelona, en la actualidad, no dispone de muchas infraestructuras de este tipo. Esta carencia se minimizará en un futuro próximo con la construcción de diferentes intercambiadores. A continuación describimos dos proyectos emblemáticos: el Intercambiador de la Sagrera Meridiana y el Intercambiador de la Diagonal.

4.5.1. Intercambiador Sagrera Meridiana

El propósito de las obras en la estación de la Sagrera es convertir esta parada en un gran intercambiador de las líneas 1, 4, 5 y 9 del metro. En la actualidad ya convergen en este punto las líneas 1 y 5 de metro. La llegada de la línea 9 desde Santa Coloma y Badalona y el final de la línea 4 (que actualmente finaliza en La Pau) hará de este punto un gran nodo de conexión del metro de la ciudad. Además, parte de este intercambiador está relacionado con la estación de la nueva estación de cercanías de Renfe que debe substituir a la actual estación de Sant Andreu-Arenal. Por tanto, las cuatro líneas de metro citadas quedarán unidas, mediante esta infraestructura, a dos líneas de la red de cercanías (la C3 y la C4). También se prevé conectar este espacio con la estación de la Alta Velocidad de la Sagrera.

4.5.2. Intercambiador de la Diagonal

Actualmente en construcción este intercambiador se ubica en la conexión que ya existía entre las estaciones de Provenza de los Ferrocarriles de la Generalitat y la estación de Diagonal de la línea 3 del Metro. El objetivo es construir una estructura que permita, en este punto de convergencia de estas dos redes, simplificar y reducir el espacio de tiempo de los recorridos entre las estaciones y facilitar el acceso a los andenes.

4.6. Estaciones de tren

Ya hemos destacado la remodelación y la construcción de la estación de Sants y la estación de la Sagrera como infraestructuras que deben permitir que el Tren de Alta Velocidad llegue y pase por Barcelona. Éstas no son las únicas estaciones que se están edificando o transformando en la actualidad. Tanto en la red de cercanías de Renfe, como en la red de metro, como en la red de los ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya se están desarrollando diferentes

proyectos con el objetivo de mejorar la movilidad y la accesibilidad de las personas en las estaciones afectadas.

De la red de cercanías ya hemos apuntado la construcción de la nueva estación de Sagrera Meridiana (conectada con el intercambiador del Metro y con la estación de la Alta Velocidad). A continuación describimos dos proyectos: el primero relacionado con el metro y el segundo relacionado con la red de ferrocarriles de la Generalitat.

4.6.1. Nueva estación metro Línea 5 Ernest Lluch

En la zona donde se prevé ubicar esta nueva estación, existe en la actualidad una gran demanda de transporte público –dada la población que vive en la zona–. La previsión es que esta demanda aumente en los próximos años por ampliarse urbanísticamente el espacio existente alrededor de donde esta proyectada esta estación. Es por este motivo que se ha proyectado una nueva estación que se situará en la confluencia entre la carretera de Collblanc y la calle de la Torre Melina, entre los términos municipales de L'Hospitalet de Llobregat y Barcelona. La nueva estación completará, además, la oferta de transporte público en este punto y actuará como intercambiador con la línea del Trambaix ya que se creará un nuevo punto de intercambio entre la nueva estación de metro y el tranvía.

4.6.2. Estación Europa-Fira de los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Europa-Fira está ubicada entre las estaciones Ildefons Cerdà y Gornal. De ella es necesario destacar que conecta los recintos feriales de Montjuïc y Gran Vía en un trayecto de cinco minutos de duración. También se ha convertido en un espacio importante de comunicaciones y de movilidad (dado que también se ha construido la nueva plaza de Europa de L'Hospitalet de Llobregat y diferentes centros comerciales de su entorno). En un futuro esta estación se convertirá en un intercambiador con la Línea 9 de metro.

4.7. Aeropuerto

El actual tránsito de aviones, mercancías y personas por el aeropuerto de Barcelona ha provocado que la ampliación que se hizo hace 15 años de este nodo estratégico para la ciudad se haya quedado pequeña. La ampliación del aeropuerto se está convirtiendo en una realidad dado que, en estos momentos, la estructura arquitectónica de la nueva terminal sur se entrevé en medio de las pistas de aterrizaje, aproximación y despegue.

4.7.1. Nueva terminal sur

La terminal sur del Aeropuerto de Barcelona ha entrado en servicio en junio de 2009. La construcción de este espacio de tráfico está enfocada desde dos

perspectivas: la primera, considera la terminal como un nodo de comunicaciones y, la segunda, como un centro de servicios. Así pues, este edificio será un complejo estructurado alrededor de tres elementos. El primero, un edificio procesador –donde se facturará, se recogerán los equipajes y habrá una zona comercial. El segundo, un elemento conformado por dos espacios accesorios laterales y uno longitudinal destinados al embarque de pasajeros. Y finalmente, el tercero, que se convertirá en un centro de transportes o vestíbulo internodal, es decir, el espacio donde esta terminal se conectará con los otros medios de transporte de la ciudad (línea 9 del metro, autobuses, taxis, etc.). Los objetivos principales de esta ampliación son:

[...] conseguir una capacidad de 40 millones de pasajeros al año, conseguir una frecuencia de 90 operaciones a la hora, disponer de 90 posiciones para estacionar aviones asistidas por pasarelas telescópicas, alcanzar las 1.900 plazas de aparcamiento, habilitar cerca de 300 hectáreas para el desarrollo industrial y comercial, aumentar el espacio para actividades y servicios de las compañías aéreas (Martínez, 2003: 6).

Así pues, con la construcción de este nuevo espacio urbano se asegurarán unos índices de movilidad aérea tanto de pasajeros como de mercancías que estarán en consonancia con los índices globales de movilidad de otras ciudades.

4.8. Puerto

Al igual que el aeropuerto, el puerto de Barcelona se ha ido transformando en función de las necesidades del tránsito marítimo de mercancías y de personas. Así para los años venideros está prevista la siguiente actuación.

4.8.1. Ampliación del puerto de Barcelona

El Plan director (1990-2010) tiene como objetivo principal convertir el puerto de Barcelona en el primer centro logístico de la zona del Mediterráneo. Es por ello, que en estos momentos se está ampliando esta infraestructura en la zona sur, con la construcción de un nuevo dique de abrigo y la ampliación de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Una característica que es necesario subrayar es intermodalidad mediante la futura construcción de nuevos accesos viarios y ferroviarios, la llegada del ancho de vía europeo y la interconexión con el aeropuerto. Las principales cifras que se barajan con dicha ampliación son: se duplicará la superficie marítima, se multiplicará por tres la superficie terrestre y se aumentará la línea del muelle (de 19.766 a 29.702 metros lineales de muelle).

Barcelona, mediante los proyectos que acabamos de ejemplificar, está transformando y creando las condiciones para una Barcelona repleta de *espacios de sociabilidad transitoria*.

Nuevas infraestructuras tecnológicamente preparadas, nuevas arquitecturas para moverse, nuevos espacios para asegurar que la multitud esté en tráfico, nuevas prácticas sociales, tecnológicas y urbanas. Así pues, con la construcción

de estos nuevos «espacios de transición espacial» se potencia y se amplía la conexión de nuevas materialidades implícitas (cables, tubos, conductos, etc.); se promueve que los cuerpos de las personas que están en movimiento se imbriquen todavía más con las tecnologías, los artilugios, las arquitecturas de estos espacios; se fomentan, a escala local y global, las conexiones entre los diferentes espacios internos y externos para asegurar una movilidad líquida y fluida. En resumidas cuentas, la realidad urbana de Barcelona se está transmutando, mediante la construcción de estos espacios y mediante el desarrollo de otros proyectos tecnológicos (como, por ejemplo, el 22@), para convertirse en una realidad urbana híbrida, donde, simultáneamente, podamos vivir una multitud de experiencias tecnológicas y urbanas que son el resultado de vivir en esta mezcla de mundo real/virtual que nos rodea.

Las nuevas tecnologías están, en estos momentos, muy presentes en Barcelona. Con estas nuevas construcciones, con estos nuevos proyectos... la presencia de la tecnología en la calle, en los edificios, en los metros, en los trenes de cercanías, en las estaciones de metro y de tren, etc., todavía será más evidente. La tecnología, en este contexto, condicionará, todavía más, nuestras formas de interactuar, nuestras maneras de movilidad y asegurará que nos podamos mover y comunicar en y entre ambas realidades: la realidad barcelonesa presencial y la realidad barcelonesa virtual. Los ciudadanos que se muevan por Barcelona dispondrán, en principio, de unas condiciones óptimas para poder realizar prácticas urbanas imbricadas directamente con las nuevas tecnologías e interactuar y comunicarse con ciudadanos que estén en otros espacios físicos o virtuales.

5. PASEANDO POR LOS ESPACIOS DE SOCIABILIDAD TRANSITORIA DE BARCELONA: REFLEXIONES FINALES

Como estudiosos de lo urbano los *espacios de sociabilidad transitoria* de Barcelona nos ofrecen nuevas oportunidades para estudiar qué tipo de ciudad y urbes se están construyendo en la actualidad desde el punto de vista arquitectónico, urbanístico, económico y social. Aquello que nos interesa en observar que está pasando (o que pasará) en ellos, qué tipo de prácticas e interacciones sociales, cuál es el papel de las tecnologías en la mediación de estas prácticas, cómo la tecnología influye en la forma de movernos por estos espacios, cómo los gestiona, etc. Esta observación no queremos realizarla desde su exterior sino desde dentro mismo de estos lugares. En otras palabras, pretendemos centrar nuestra atención en todo lo planteado anteriormente para entender que dichos espacios no son solamente escenarios donde se producen prácticas, interacciones, movilidades sino que estos espacios también se han convertido en elementos sociales imprescindibles para analizar las formas en que las personas viven y subjetivizan el espacio urbano en la actualidad.

Los *espacios de sociabilidad transitoria* también son, desde nuestro punto de vista las estructuras arquitectónicas y espaciales representativas de lo que

nosotros entendemos como la ciberciudad: consideramos a ésta como una imbricación entre la ciudad *on-line* y *off-line* como una totalidad simbólica, como un espacio híbrido global (en el cual se difuminan las características físicas y virtuales de ambas), como un constructo resultante de un conjunto de prácticas sociales mediatizadas por lo tecnológico, etc.

Para poder entrar y observar los espacios que a nosotros nos interesan realizaremos una etnografía de los *espacios de sociabilidad transitoria* de Barcelona. Nos dedicaremos a caminar (de hecho lo hacemos diariamente) por este continuo urbano espacial para escribir desde su interior. En los planteamientos más clásicos, la etnografía va asociada al desplazamiento. Desplazamiento dado que era el etnógrafo el encargado de desplazarse, de viajar, de trasladarse hasta el lugar, hasta el sitio, hasta el espacio que quería observar. Este desplazamiento también resultaba imprescindible para que el etnógrafo accediera e intentara comprender las realidades culturales de los habitantes del espacio: desde el punto de vista de los autóctonos de dicho lugar, teniendo en cuenta las prácticas sociales que allí se ponían en juego.

Se hará necesario en este desplazamiento etnográfico anotar los detalles, las características, etc. de los espacios por los cuales estamos caminando, estamos atravesando, estamos traspasando; registrar, en el momento en que nos paramos, aquello que nos rodea (colores, olores, sabores, sonidos, etc.); escuchar –o leer– cómo las personas interaccionan en los sitios que habitan; qué se comentan –o se escriben entre ellas– en estos espacios; preguntar a las personas y sobre los lugares... Escribir, registrar, escuchar, preguntar, transitar... Este conjunto de verbos, en infinitivo, son las palabras que nos ayudarán a mirar la ciberciudad de Barcelona tal y como nosotros la entendemos y en toda su totalidad.

Finalmente, creemos que esta es la forma más adecuada para el estudio de los fenómenos y las realidades urbanas que a nosotros nos interesan, en consonancia con el planteamiento epistemológico y teórico de partida. El ejercicio de la práctica etnográfica de los *espacios de sociabilidad transitoria* de Barcelona no permitirá abordar la naturaleza de estos espacios urbanos de una forma clara y concisa, pero a la vez situada y rica en información puede ser complejo, más aún considerando sus características específicas (movilidad permanente, cambio y flujo constante). En nuestra opinión, las nuevas tecnologías deben tener un papel principal en el proceso investigador, no sólo por el uso intensivo que se hace de ellas en esos espacios, sino también por su utilidad durante el proceso de investigación. En definitiva, nos interesa también conocer las posibilidades de uso y de apropiación de los espacios por parte de sus usuarios, para definir qué procesos pueden influir positivamente en su resignificación y poder proponer pautas que permitan un mejor uso de los espacios en tránsito, que favorezcan la accesibilidad y la movilidad de las personas y el uso de las nuevas tecnologías con la intención de mejorar la calidad de vida urbana y, en definitiva, potenciar la capacidad de la ciudadanía para habitar la ciudad en el contexto actual.

BIBLIOGRAFÍA

- ASCHER, François (2004). "Multi-mobility, multispeed cities: a challenge for architects, town planners and politicians". En: A. FONT (ed.). *The explosion of the City, Morphologies, Observations and Motions* (pp. 352-363). Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya: Barcelona 424 s.
- BERTOLINI, Lucia; DIJST, Martin (2003). "Mobility Environments and Network Cities". *Journal of Urban Desing*, n.º 8 (1); pp. 27-43.
- CERTEAU, Michel de (1984). *The Practice of Everyday Life*. Berkeley CA: University of California Press; 253 p.
- FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, Pablo. "El territorio instantáneo de la comunidad posmoderna". En: LINDÓN VILLORIA, Alicia (coord.). *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*. 2000, ISBN 84-7658-588-8; pp. 147-170, 237 páginas.
- FOUCAULT, Michael. 1986. "Of other spaces". En: *Diacritics*; pp. 22-27.
- GETHIN, Sally. "Winning cargo business". *Jane's Airport Review*; pp. 29-21.
- GOTTDIENER, Mark (2001). *Life in the Air*. Oxford: Rowman and Littlefield; 217 p.
- GRAHAM, Stephen (2001). "FlowCity. Networked Mobilities and the Contemporary Metropolis". En: *DISP*, n.º 4; pp. 4-11.
- HIERNAUX, Daniel. "Geografía de los tiempos y de los espacios efímeros y fugaces". En: *Las otras geografías*. NOGUÉ, J. / J. ROMERO, (eds.). *Las otras geografías*. 2006; 558 páginas, pp. 269-284.
- LASSEN, Claus (2006). "Aeromobility and Work". En: *Environment and Planning A*, n.º 38; pp. 301-312.
- MUÑOZ, Francesc (2006). "El tiempo del territorio, los territorios del tiempo". En: *Las otras geografías*. NOGUÉ, J. / J. ROMERO, (eds.). *Las otras geografías*. 2006; 558 páginas, pp. 235-254.
- PIORE, Michael; SABEL, Charles F. (1984). *The Second Industrial Divide*. Nueva York: Basic Books; 368 p.
- SHELLER, Mimi; URRY, John (2006). "The new mobilities paradigm". En: *Environment and Planning A*, n.º 38, pp. 207-226.