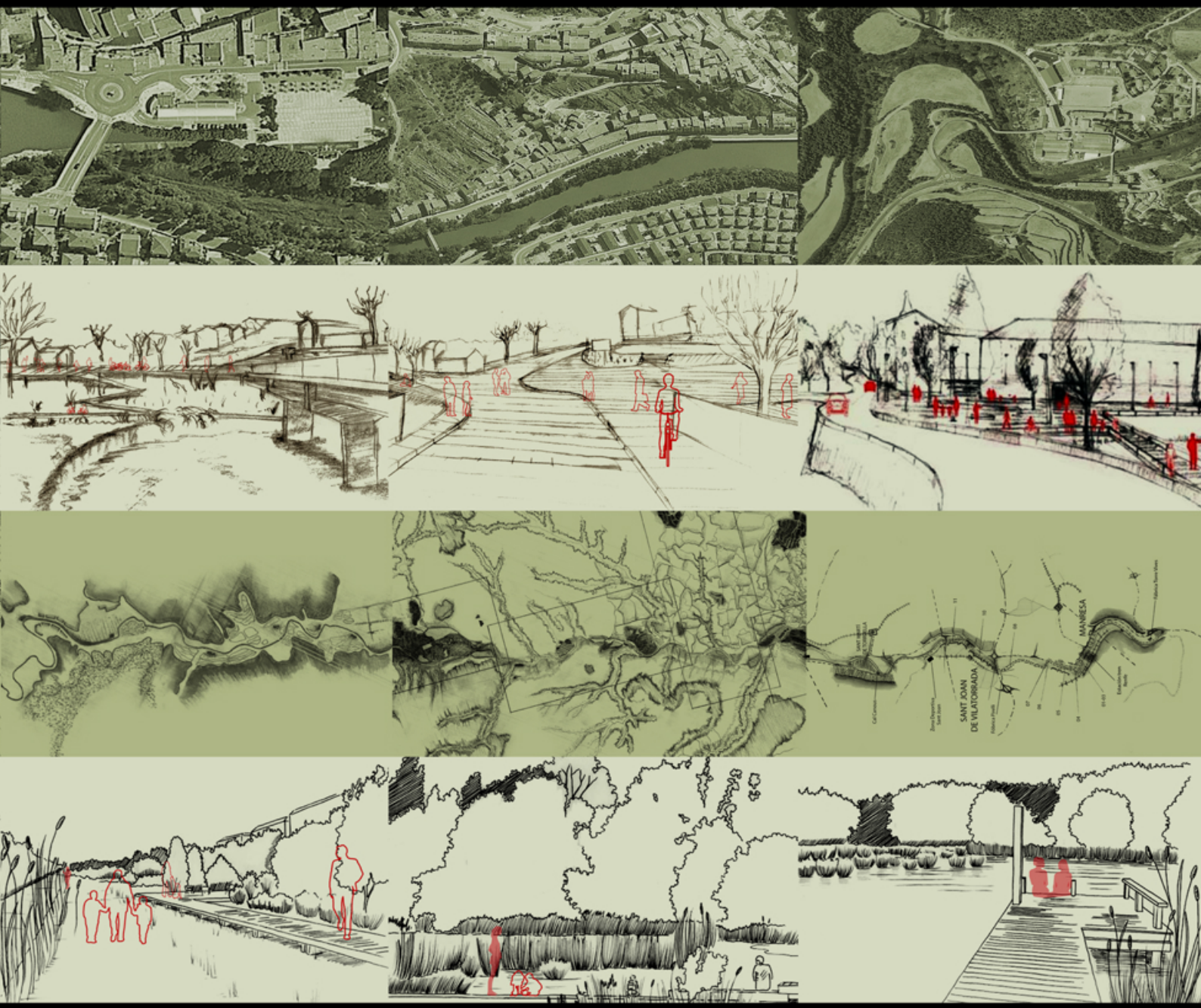
DINAMIZANDO LOS EJES FLUVIALES DEL BAGES

El Baix Cardener y el Llobregat

Joaquim Sabaté (ed.)



EUROPEAN POSTGRADUATE MASTERS IN URBANISM
Máster en Proyectación Urbanística
Universitat Politècnica de Catalunya

DINAMIZANDO
LOS EJES FLUVIALES DEL BAGES

El Baix Cardener y el Llobregat

DATOS CATALOGRÁFICOS

DINAMIZANDO
LOS EJES FLUVIALES DEL BAGES

El Baix Cardener y el Llobregat

ISBN paper: 978-84-9880-552-9
ISBN versió digital: 978-84-9880-553-6

I. Joaquim Sabaté, ed.
II. Máster UPC en Projectació Urbanística
III. Universitat Politècnica de Catalunya

© Los respectivos autores 2015

Primera edición: Barcelona, septiembre de 2015
Depósito Legal: B 25349-2015

EDICIÓN Y COORDINACIÓN
Joaquim Sabaté

DISEÑO GRÁFICO
Sandra Núñez Malavé
Marta Pérez Franco

IMPRESIÓN
GRAMAGRAF

PORTADA
Imágenes de los trabajos realizados

EUROPEAN POSTGRADUATE MASTERS IN URBANISM
STRATEGIES AMD DESIGN FOR CITIES AND TERRITORIES

DUOT Departament d'Urbanisme i Ordenacio del Territori

GRU GRUP DE RECERCA D'URBANISME

UPC UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA BARCELONATECH

SUMARIO

PRESENTACIÓN ACADÉMICA 5
Joaquim Sabaté

EL CARDENER

UN PROYECTO TERRITORIAL PARA EL BAIX CARDENER 15
Joaquim Sabaté

UN MODELO PARA EL BAIX CARDENER 23
Héctor Aguilar
Filipa Alves
Gerardo Asdrúbal
Jaime Benarroyo
Milena Bittencourt
Maria Olga Bula
Adrián Cordero
Jorgelina Costantino
Ana Leslie Fiorito
Gabriela Fontanals
Larry Games
Carlos Garzón
Claudio González
Julián González
Jordi Guerrero
Luis Felipe Jiménez
Germán Lamarca
Griet Lambrechts
Andrea Landell
Claudia Liendo
Mónica López
Miquel Martí
Lina Méndez
Laura Montiel
Juan Carlos Noriega
Bernardo Parrado
Elena Pontigo
Carolina Reyes
Paulina Rojas
Jad Salem
José Hesner Sánchez
Katrien Theunis

COGIDOS DE LA MANO. 61
DEL RECONOCIMIENTO DE LAS DIFERENCIAS
A LA CONSTRUCCIÓN DE ESPACIOS DE ENLACE
Militza Carrillo
Lorenzo Ciccu
Nashira Covarrubia
Géraldine Neuville
Beatriz Guedes
Bettisabel Lamelo
Foteini Michailidou
Gilberto Millán
Daniel Zelayarán

ENTRE ARRIBA Y ABAJO 101
Beatriz Guedes

PLAZA DE SANT JOAN DE SÚRIA: 103
LA PUERTA POLIVALENTE
Foteini Michailidou

UN NUEVO VESTÍBULO PARA SANT JOAN 105
Daniel Zelayarán

DOS PUERTAS PARA CALLÚS 107
Lorenzo Ciccu

UN RETO VERDE EN UNA ESQUINA DE ANTIUS 109
Géraldine de Neuville

LA LLEGADA A LA DIVERSIDAD. 111
DELIMITACIÓN DEL ESPACIO URBANO
Bettisabel Lamelo

MANRESA: 113
ENCUENTRO METROPOLITANO INTERMODAL
Gilberto Millán

EL ENCUENTRO MULTIDIRECCIONAL 114
Nashira Covarrubia

JONCADELLA: ENCUENTRO DE TRANSVERSALIDADES 115
Militza Carrillo

EL LLOBREGAT

UN PROYECTO TERRITORIAL EN LA CUENCA DEL LLOBREGAT EN EL PLA DE BAGES 123
Joaquim Sabaté

REDESCUBRIENDO LO PRÓXIMO. 131
DE LAS CONTINUIDADES A LAS CONTIGÜIDADES
Felipe Bastian
Dana Colakovic
Hector Gangoiti
Marisela Garbati
Bernadette Gordyn
Ana Marquina
Omid Omrani
Iris Prida
Javier Tamayo

NUEVO FRENTE AL RÍO 160
Dana Colakovic

PUERTA MÚLTIPLE 162
Omid Omrani

ACTIVANDO PASOS Y MIRADAS 164
Felipe Bastian Sifri

EL BALCÓN DEL CAMINO REAL 168
Bernadette Gordyn

LA PUERTA EN EL CAMINO 172
Ana Marquina

EL ESPEJO 174
Javier Tamayo

UN ALTO EN EL CAMINO 176
Marisela Garbati

PARQUE FLUVIAL 180
Hector Gangoiti

LA PLAZA DEL PUENTE 182
Iris Prida

EPÍLOGO 187

DOS TERRITORIOS, UNA EXPERIENCIA
Julián Galindo



PRESENTACIÓN ACADÉMICA

Joaquín SABATÉ BEL

Las cuencas fluviales del Llobregat y el Cardener, particularmente en el ámbito del Bages, han sido un ámbito de reflexión continuo y privilegiado para algunos profesores del Máster de Proyectación Urbanística, y en particular, para los profesionales que han participado en los talleres recogidos en este texto. Investigaciones, tesis doctorales, proyectos y planes, se han sucedido intermitentemente a lo largo de los últimos casi veinte años.

UNOS PRIMEROS TRABAJOS: EL PARQUE AGRARIO Y EL EJE PATRIMONIAL DEL LLOBREGAT

Esta relación se inicia en 1997 con un primer estudio de toda la cuenca y, al tiempo un proyecto que da lugar al Parque Agrario del Bajo Llobregat.

Pero podríamos decir que arranca incluso antes, hacia 1993, con los trabajos de investigación que dan lugar a una hermosa tesis doctoral que analiza un tramo de apenas veinte kilómetros del río Llobregat. Ya entonces descubrimos un curso fluvial que atesora un patrimonio extraordinario. Tan solo en ese tramo cabe destacar catorce colonias industriales, pequeñas ciudades ciudades en miniatura, donde siempre están presentes la fábrica, la iglesia, las casas de los trabajadores, el canal que aporta las aguas, los huertos cerca del río y la villa de los propietarios.[1]

Empezamos entonces a pergeñar la figura de un parque fluvial como un instrumento que fuera capaz de revalorizar este singular paisaje.

En 1997 la Diputación de Barcelona nos encarga un simple inventario y valoración de los recursos patrimoniales, de la estructura y ordenación del río Llobregat. Pero, contraviniendo el dicho popular, le damos liebre por gato, y entregamos el inventario acompañao de una estructura interpretativa de aquellos recursos en ocho grandes unidades, y una propuesta para su puesta en valor al objeto de mejorar las condiciones de aquel territorio y la calidad de vida de sus paisanos.

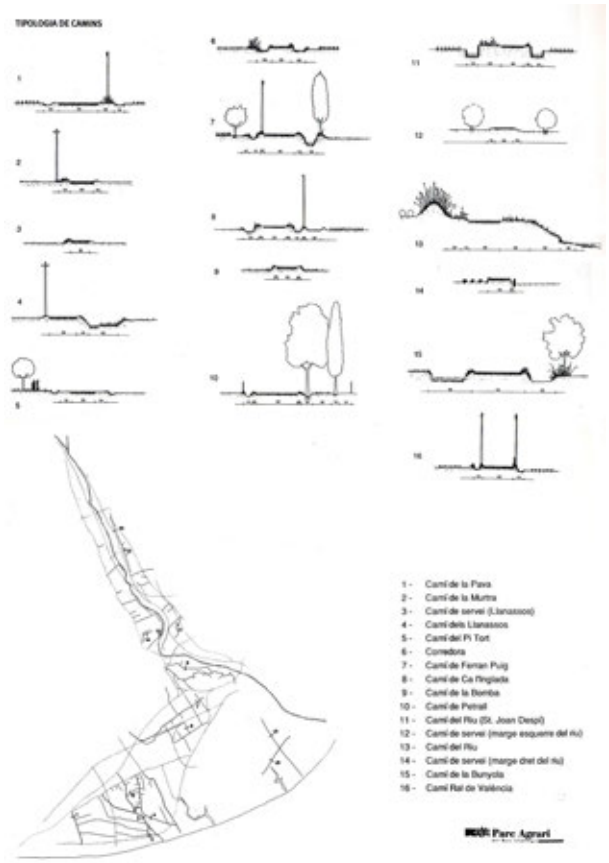


Fig. 1: Tipologia de caminos. Parque Agrario del Baix Llobregat



Fig. 2: Altimetria. Parque Agrario del Baix Llobregat

1 El Sistema de Colònies Tèxtils del Baix Berguedà. Gènesi i Revaloració" Tesis doctoral de Pere Vall, dirigida por Joaquín Sabaté. De manera resumida se recoge en el libro De colònies tèxtils a Parc de les Colònies. El Sistema de Colònies Tèxtils del Baix Berguedà, Gènesi i revaloració. Editorial Marcombo S.A. Barcelona, 1999.

El proyecto parte de una hipótesis sencilla: la cuenca del río Llobregat atraviesa y vertebra la provincia de Barcelona y su curso ha sido testigo de los principales episodios de la industrialización catalana. Necesitamos una historia que narrar, un hilo conductor. Por ello se nos ocurre defender que se trata seguramente del río más trabajador de Europa, por haber sido explotado durante siglos, prácticamente desde el momento que nace, para mover molinos y turbinas, para alimentar industrias y poblaciones, para crear pacientemente un delta agrícola, para ser embalsado y represado, y para acabar exhausto y sin apenas caudal en su desembocadura. Y por todo ello concentra numerosos vestigios patrimoniales a lo largo de su cuenca.

¿Por qué no explicar pues la historia del desarrollo industrial de Cataluña siguiendo el curso del río?

Para ello, identificamos ocho episodios sucesivos:

- Los excedentes de la rica huerta de Manresa, regada con aguas de una magnífica acequia de casi treinta kilómetros construida en el siglo XIV, dan pie, con el transcurso del tiempo, a una primera industria urbana.
- Río arriba, ya a lo largo del siglo XIX, el agua empieza a mover las máquinas, y de los primeros molinos pasaremos al extraordinario paisaje de las colonias textiles a partir de 1870.
- En la desembocadura del río, a mitad del siglo XIX, se crea un territorio agrario moderno con una esforzada construcción del delta.
- El aprovisionamiento de la ciudad da lugar a la aparición, cerca de los Pirineos, de fábricas de cemento y minas de carbón entre 1900 y 1920.
- Su transporte exige la instalación de líneas ferroviarias para salvar la distancia de la montaña al llano hacia 1930.
- Y también se genera una incipiente industria turística en el entorno de Montserrat, montaña sagrada de Cataluña, con la consecuente construcción de nuevos accesos (ferrocarril, funicular, aéreos y *carrilet*).
- Finalmente, la regulación del río, la construcción en 1970 de un pantano, y las extracciones y vertidos de una industria moderna, que obedece a nuevos patrones de localización, dan paso a la decadencia del sistema y, al mismo tiempo, a una creciente crisis ambiental.

Para cada uno de estos episodios, planteamos un relato y un primer esbozo de un parque patrimonial. Se pretende dotar a cada una de estas áreas de estructura, verificarla desde ensayos propositivos, construir una hipótesis de interpretación de un episodio histórico relevante y plantear criterios para la ordenación conjunta de la cuenca fluvial, para la gestión coherente de todos aquellos recursos. Las ocho unidades y relatos propuestos son:



Fig. 3: UTC 1 - El río salado. Proyecto Espai Blau

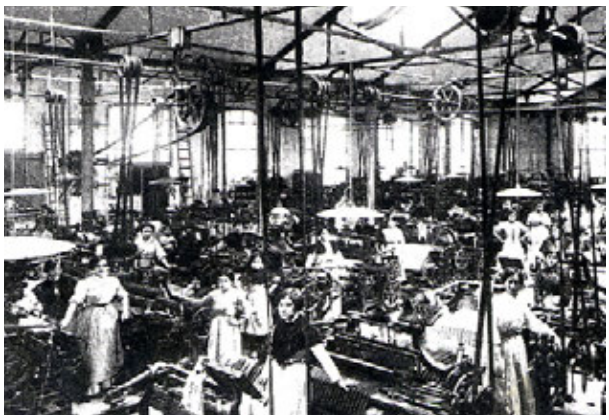


Fig. 4: UTC 2 - Los tejidos del río. Proyecto Espai Blau



Fig. 5: UTC 3 - El pantano. Proyecto Espai Blau



Fig. 6: UTC 7 - El tren de vapor. Proyecto Espai Blau

- Los primeros trabajos del río. La Acequia de Manresa (siglo XIV)
- Del excedente agrario a la industria. La viña (siglo XVIII)
- La conquista del Delta. Los canales del Parque Agrario (hacia 1850)
- Los años de las colonias industriales. El Parque fluvial (1870)
- Proveer la ciudad de cemento. La fábrica Asland en el Clot del Moro (1900)
- Los años del carbón. La colonia minera de Sant Corneli (1920)
- Los caminos de hierro. Ferrocarriles y funiculares (1930)
- El río domesticado. El pantano de La Baells (1970)

La identidad productiva de tantos paisajes de industrialización antigua y las actividades que construyen aquellos paisajes pueden parecernos obsoletas en nuestros días. Los márgenes del río más trabajador de Europa muestran claros síntomas de agotamiento. Numerosos vestigios de un pasado floreciente (puentes medievales, molinos, presas, canales y acequias, fábricas y colonias industriales, instalaciones mineras, ferrocarriles y funiculares...) se encuentran abandonados. Pero, seguramente, los testimonios de la actual decadencia pueden servir de base para un nuevo impulso de este territorio. Por el hecho de haber constituido el nervio del desarrollo económico de la Cataluña moderna, el río Llobregat atesora una extraordinaria densidad de recursos culturales. Su generosa aportación de agua para el riego, de energía para mover máquinas y de vías para el intercambio, ha decantado con el transcurso del tiempo un patrimonio singular. Y aún a pesar de que su aprovechamiento exhaustivo y la ocupación indiscriminada de sus márgenes comprometen la calidad de sus aguas y de sus paisajes, en su entorno se concentra, asimismo, una extensión considerable del patrimonio natural reconocido del país.

En esto se basa nuestro proyecto, que denominamos Eje patrimonial del río Llobregat[2]. Pero muy fundamentalmente se fundamenta en el entusiasmo de diversos agentes locales para defender los recursos patrimoniales (naturales y culturales) de varios ámbitos característicos de este eje fluvial a partir de una idea-fuerza territorial.

Recordemos que casi en paralelo la Diputación de Barcelona nos encarga la redacción de plan urbanístico en el Valle Bajo y el Delta del Llobregat amparado en un proyecto LIFE. En su origen esta la reclamación de esforzados agentes locales, en este caso fundamentalmente la *Unió de Pagesos* y algunos técnicos de la propia Diputación que, contra

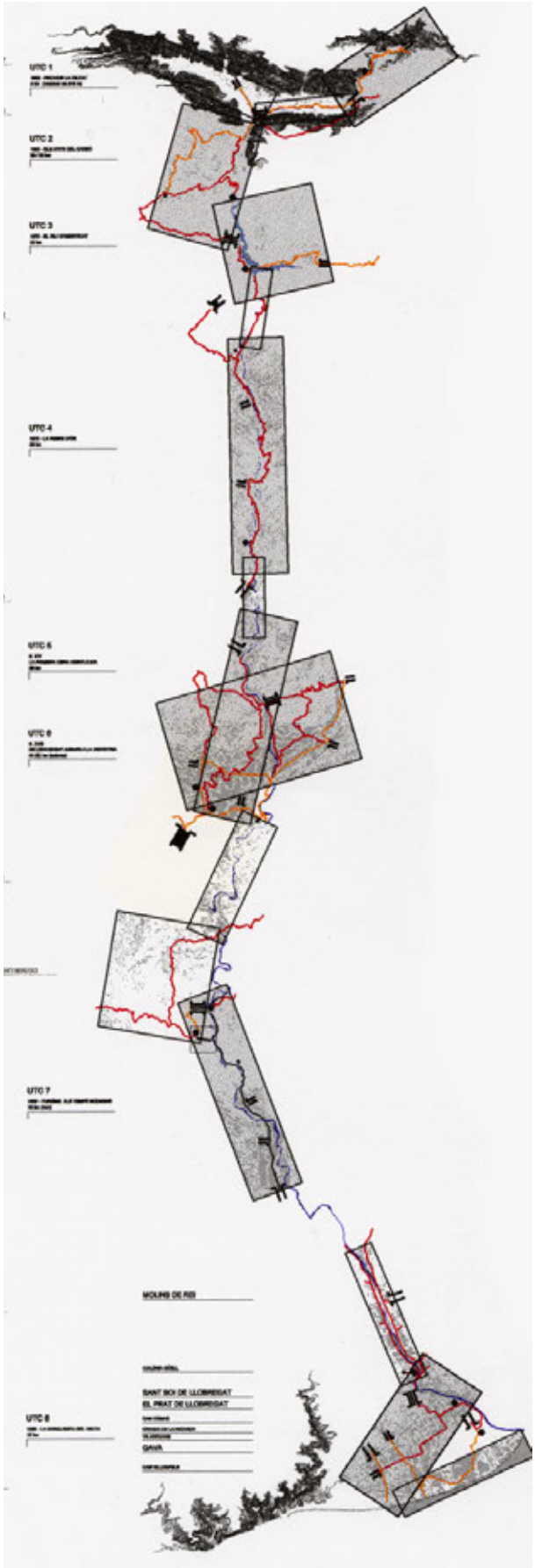


Fig. 7: Unidades temáticas en el eje patrimonial del río Llobregat. Proyecto Espai Blau

2 L'Eix Patrimonial del Llobregat. Diputació de Barcelona. Barcelona, abril 2000. Depósito legal B-25155-2000.

viento y marea han defendido la revalorización de la actividad agraria en ese ámbito. Aún a pesar de la alteración final de las propuestas más interesantes del Plan Especial, el Parque Agrario del Bajo Llobregat constituye una iniciativa pionera y reconocida a nivel internacional, y que aún debe consolidarse como un parque patrimonial, y, fundamentalmente, como una estable y fecunda área productiva y espacio abierto en el ámbito metropolitano.[3]

Hoy en día los Parques Patrimoniales del Carbón, de las Colonias Industriales, de la Acequia y el Parque Agrario, constituyen unos primeros frutos de un proceso aún en curso. Asistimos a la reactivación de una cuenca fluvial a partir de la puesta en valor de sus recursos patrimoniales. Además de los profesionales, la labor callada y meritoria de tantos de estos agentes locales constituye un eje básico de la política de impulso de los paisajes culturales. Sin ánimo de ser exhaustivos hemos de referirnos al trabajo de Jordi Ludevid en el proyecto de la Acequia de Manresa; de Pere Vall y Ángel Miralda en el Parque Fluvial Navàs-Berga; de Rosa Serra en el Museo de las Minas de Cercs; y del equipo de arquitectos CCRS o de los ingenieros Josep Montasell y Ramón Terricabras en el Parque Agrario del Baix Llobregat.

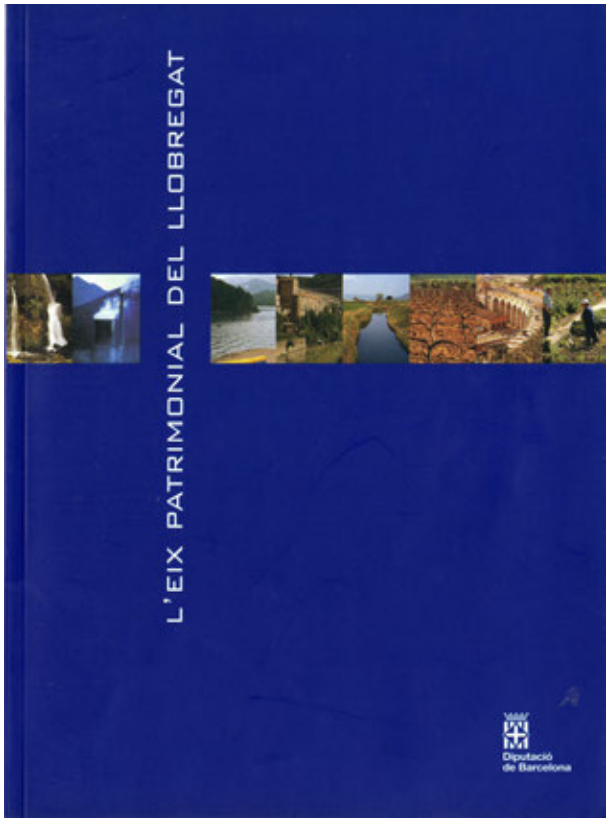


Fig. 8: CALATAYUD, D.; GALINDO, J.; GIOCOLI, A.; JOSSA, R.; LISTA, A.; RUBIO,F.; SABATÉ, J.; VALL, P. (2000). "*L'eix patrimonial del Llobregat*". Diputació de Barcelona.

UNA EXPERIENCIA MÁS CON EL MASSACHUSETTS INSTITUTE OF TECHNOLOGY (MIT)

Como consecuencia del interés despertado por las propuestas en curso (Cuenca del Llobregat, Parque de las Colonias y Parque Agrario) y continuando una estrecha colaboración entre la Universidad Politécnica de Cataluña y el *Massachusetts Institute of Technology*, algunos profesores de esta institución nos proponen trabajar conjuntamente, y arranca en 1999 una investigación sobre el planeamiento territorial basado en la revaloración de recursos patrimoniales. Con el soporte del Departamento de Universidades de la Generalitat de Cataluña se analizan durante un par de años numerosas experiencias de parques patrimoniales en todo el mundo y se intentan aplicar las

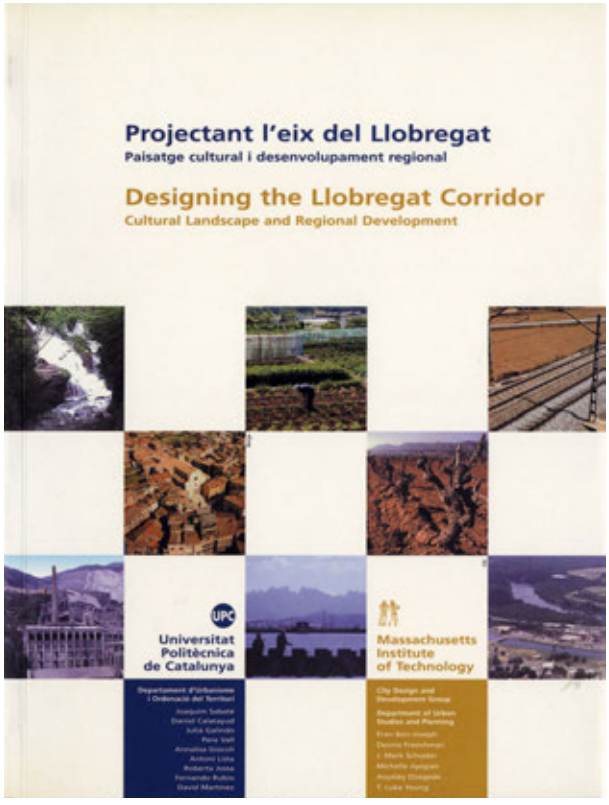


Fig. 9: "*Designing the Llobregat Corridor. Cultural Landscape and Regional Development*". (2001). Universitat Politècnica de Catalunya i Massachusetts Institute of Technology. Barcelona.

3 Lo esencial de la propuesta se recoge en una quincena de publicaciones en diferentes países, como entre otras:
"El Parque Agrario del Baix Llobregat" en Patrimonio y proyecto territorial. Diputación de Barcelona. Barcelona, 2004.
"European Precedents" en Designing the Llobregat Corridor. Cultural Landscape and Regional Development. Projectant l'eix del Llobregat. Paisatge cultural i desenvolupament regional. Universidad Politécnica de Cataluña y Massachusetts Institute of Technology. Barcelona, 2001.
"O Parque Agrícola do Baix Llobregat" en Espaço Público e a Interdisciplinaridade Centro Português Design. Lisboa, 2000.
"Acerca de los espacios públicos contemporáneos" en Marina Waisman número 3. Córdoba (Argentina), agosto 2000.
"El Parc Agrari del Baix Llobregat" en Àrea Revista de Debats Territorials nº 8. Barcelona, marzo 2000.
"Des critères pour construire la périphérie" en La Ville Émergente. Éditions de l'Aube. París, 1997.

lecciones extraídas en el proyecto del eje patrimonial del río Llobregat.[4]

Esta colaboración continúa en años posteriores en investigaciones sobre espacios públicos cargados de significado por los acontecimientos que acogen[5], o de nuevo en talleres específicos sobre el territorio del Bajo Cardener, o del conjunto del eje patrimonial del río.

Cabe citar en particular el dedicado en el primer trimestre del año 2000, desde un taller del postgrado Proyectar el territorio del Master de Proyectación Urbanística, a reivindicar tres de los ámbitos patrimoniales más claros a lo largo del río: las Colonias industriales del curso alto, entre Sallent y Berga; la Acequia de Manresa y el Delta del Llobregat. Se hizo con el apoyo, una vez más, de la Diputación de Barcelona, y en el marco de su programa Espai Blau, destinado a mejorar, recuperar y promover las playas y el litoral de los ríos y de todo el sistema hidrológico de la Provincia de Barcelona. Lo hicimos asimismo con la participación de nuestros amigos del MIT, y dio lugar a la publicación de otro de los libros de esta colección[6,7].

La coincidencia de todas las iniciativas mencionadas y el impulso de la Diputación de Barcelona, ayudan a involucrar a agentes locales, estudiosos y representantes de diversas administraciones en unas jornadas a lo largo del río, desde el delta hasta casi su cabecera, en las que se discute una nueva visión integrada del territorio fluvial.[8] Se pretende además en aquellas jornadas reconocer el trabajo desarrollado por los agentes locales, facilitando contactos entre ellos, así como con técnicos y estudiosos, que han dado lugar a numerosas colaboraciones posteriores, junto a nuevos proyectos que enriquecen las distintas aproximaciones.

En el año 2001 la propia Diputación consolida esta línea de trabajo con el encargo de un nuevo estudio de las cuencas fluviales de la Anoia y el Cardener.

Y, como hemos podido verificar, al igual que en otros varios países las iniciativas de puesta en valor de los paisajes culturales en Cataluña tenido un triple origen: la



Fig. 10: "*Patrimonio y proyecto territorial. Colonias, Sèquia de Manresa y Delta del Llobregat*". (2004). Diputació de Barcelona. Barcelona.

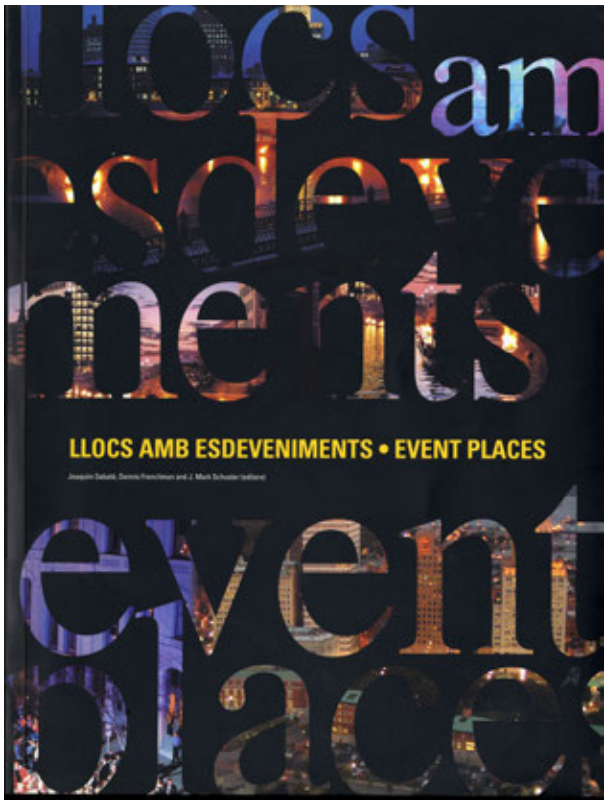


Fig. 11: "*Llocs amb esdeveniments. Event Places*". (2004). Universitat Politècnica de Catalunya i Massachusetts Institute of Technology. Barcelona.

4 El resultado de estos trabajos se recoge en el libro antes mencionado Designing the Llobregat Corridor. Cultural Landscape and Regional Development.

5 Llocs amb Esdeveniments. Event Places. Universidad Politécnica de Cataluña y Massachusetts Institute of Technology. Barcelona, 2004.

6 Patrimonio y desarrollo territorial. Colonias, Sèquia de Manresa y Delta del Llobregat. Diputación de Barcelona. Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona, 2004.

7 Patrimonio y desarrollo territorial. Colonias, Sèquia de Manresa y Delta del Llobregat. Diputación de Barcelona. Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona, 2004.

8 Ver las publicaciones de la Diputación de Barcelona con motivo de aquellas jornadas: L'Eix Patrimonial del Llobregat y El Llobregat com a factor de promoció i dinamització del territori, ambas del 2000.

reflexión universitaria; la labor de alguna administración especialmente sensibilizada; y el trabajo encomiable de agentes locales, amantes de un territorio en el que pretenden valorizar su patrimonio. Y afortunadamente estos tres grupos han tendido a converger y a sumar sus esfuerzos en repetidas ocasiones.

EL PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO DEL BAGES

Mucho más tarde, entre el 2004 y el 2006, y por encargo de la Generalitat de Cataluña, desarrollamos otro proyecto centrado en este ámbito central de Cataluña, entre las dos cuencas, del Llobregat y el Cardener. El Plan Director Urbanístico del Bages es el primero en aprobarse de varios que encarga el Departamento de Política Territorial y será reconocido en 2007 con el Premio Cataluña de Urbanismo por su carácter innovador.

La Generalitat desarrolla en esta primera década del siglo XXI una ambiciosa política de ordenación territorial, fundamentada en tres principios: compacidad, complejidad y cohesión. Compacidad en cuanto al modelo de urbanización; se pretende combatir la dispersión de la urbanización sobre el territorio mediante crecimientos en contigüidad con los núcleos existentes y con una densidad razonablemente elevada. Frente a la especialización funcional, la banalización del paisaje y la exacerbación de la movilidad, se reivindica la complejidad, es decir la mezcla de usos y tipologías, la riqueza de la vida urbana y del espacio público como derecho ciudadano. Y para combatir los riesgos de la segregación social derivados de las dificultades de acceso a la vivienda, así como la formación de guetos, se propugna la cohesión, la defensa de pueblos y ciudades como espacios de convivencia y redistribución social.

Construir una red urbana integrada se confía en buena medida al planeamiento, al que se ha dado un impulso decisivo. Se redactan siete planes territoriales que cubren toda Cataluña, asimismo varios planes directores urbanísticos y diversos planes sectoriales. Se defie un claro marco de referencia a través de una metodología de abordaje ampliamente debatida y compartida, y de un documento de Criterios de planeamiento que reúne quince determinaciones rotundas y precisas para guiar el proyecto de territorio.

Este esfuerzo de gobierno del territorio que implica a algunos responsables políticos y a un número reducido de grupos profesionales y académicos, de dentro y fuera de la administración, ha impulsado en poco tiempo una profunda reflexión sobre los modelos, conceptos, herramientas y técnicas disciplinares, un verdadero proceso de investigación a través del planeamiento.



Fig. 12: Plano de situación. PDU del Pla del Bages

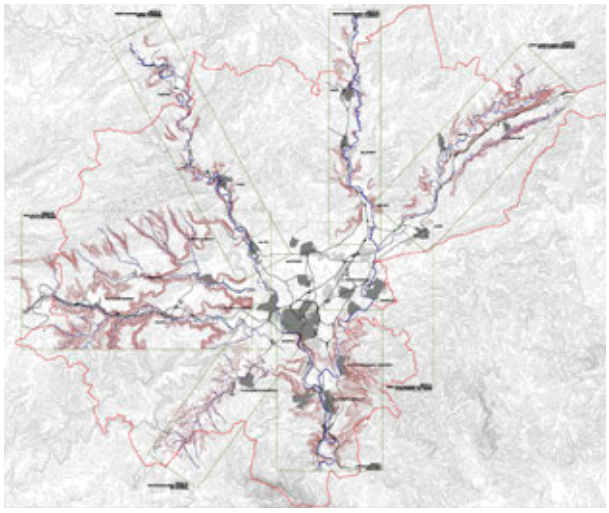


Fig. 13: Unidades funcionales. PDU del Pla del Bages

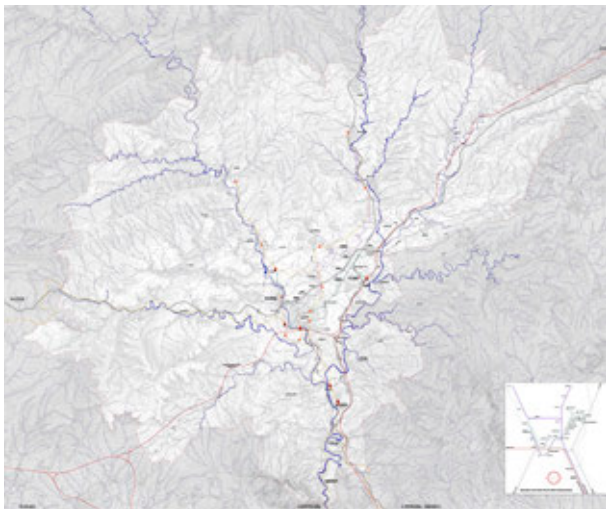


Fig. 14: Propuesta trazado ferroviario. PDU del Pla del Bages

El Plan Director Urbanístico del Bages es a la vez un compromiso asumido por la administración para transformar un ámbito central de Cataluña; una etapa más en un proceso de investigación abierto y una referencia de la metodología de trabajo abordada en otros planes coetáneos. El aspecto distintivo de este Plan Director Urbanístico del Bages es su esfuerzo de renovación del utillaje disciplinar, esfuerzo empeñado y compartido.[9]

Como tantos otros planes posteriores, profundiza en la construcción de una opción metodológica basada en la combinación de capas de interpretación, de ordenación y de regulación interrelacionadas; en continuos cambios de escala de lectura y proyecto; en la valoración de escenarios diversos y de estrategias para posicionar ciudades y territorio; en la voluntad de traducir urbanísticamente los requerimientos ambientales y de definir un sistema territorial de espacios abiertos; en la búsqueda de equilibrio entre los requerimientos ambientales, funcionales, técnicos y económicos de las infraestructuras y su contribución a dotar de estructura a los crecimientos urbanísticos; o en imaginar proyectos territoriales basados en los recursos culturales…

Seguramente desarrollar instrumentos de lectura, proyecto y regulación, capaces de imaginar la transformación de territorios dinámicos, según escenarios abiertos, es uno de los retos más apasionantes a los que se enfrenta hoy la disciplina en general y la ordenación de nuestros territorios.

LOS TALLERES DEL CARDENER Y EL LLOBREGAT

Todos estos antecedentes enmarcan el contenido de los talleres que a continuación se presentan, para los que constituyen fuente de información y conocimiento, y base a partir de la cual, continuar reflexionando y aportando al debate disciplinar.

En los últimos años la construcción de una detallada metodología de abordaje del proyecto territorial, y, específicamente, de intervención en paisajes

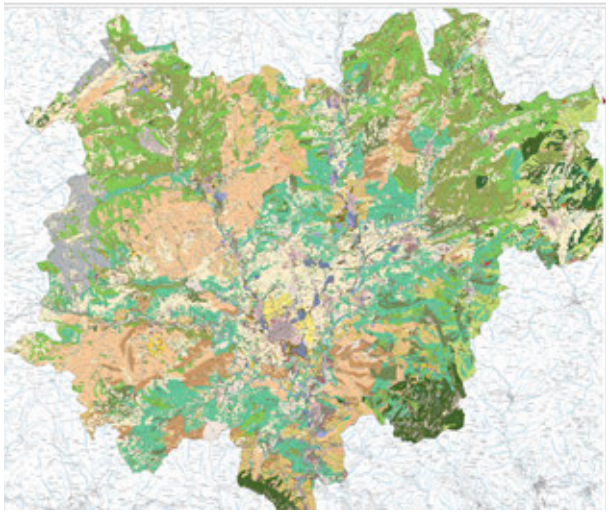


Fig. 15: Hábitat. PDU del Pla del Bages

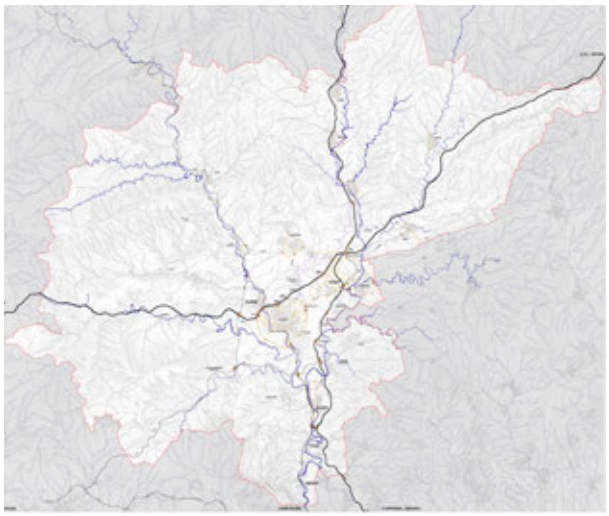


Fig. 16: Propuestas viarias escenario 2026. PDU del Pla del Bages



Fig. 17: Valoración patrimonial. PDU del Pla del Bages

9 Los aspectos más destacados de este Plan se recogen en un libro anterior de esta misma publicación y en otras publicaciones, como por ejemplo:
"Algunos retos metodológicos en el proyecto territorial" en La práctica del urbanismo (pp. 207-236). Editorial Síntesis. Madrid, julio de 2011.
"Algunos retos metodológicos para una renovación del planeamiento", en Miradas desde la Quebrada de Humahuaca, territorios, proyectos y patrimonio. (pp. 14-31). Integral Tech S.A. Buenos Aires, agosto 2011.
Proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre. Projecting the territory in times of uncetainty. Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona, febrero de 2008
"De la cartografía urbana al proyecto territorial", El Café de las ciudades nº 93 (revista digital), 1 de julio de 2010.
"Plà director urbanístic del Bages", en Quaderns d'Arquitectura i Urbanismo nº 255, tardor 2007 (pp. 77-81). Barcelona, febrero 2008.
"El Pla Director urbanistic del Bages" en Espais Monogràfic Tardor (pp. 50-61). Generalitat de Catalunya. Barcelona, 2006.

culturales,[10] supone una referencia clave para los profesionales de diferentes países y disciplinas, que participan en los talleres, y que, a su vez, contribuyen a seguir enriqueciendo.

El taller celebrado en otoño de 2013 desarrolla propuestas en ambos ámbitos (Cardener y Llobregat) e implica a una veintena de arquitectas y arquitectos de Argentina, Bélgica, Brasil, Colombia, Chile, España, Grecia, Irán, Italia, México, Perú, Suiza y Venezuela.

Anteriormente, en la primavera del año 2009, se ha celebrado otro, concentrado exclusivamente en el eje del Cardener, desde Súria a Manresa, que implica a más de treinta arquitectas y arquitectos de los mismos países, además de Ecuador y Líbano.

Aunque en ambas ocasiones el conjunto de participantes conoce bien, y dispone para su manejo, de los trabajos previos desarrollados en el ámbito, o de diversos sobre la temática del proyecto territorial y los paisajes culturales, se les incita a que este conocimiento no resulte un limitante para su propia y original reflexión. Y lo cierto es que plantean abordajes específicos, y bien singulares, como el lector tendrá oportunidad de comprobar a continuación.



Fig. 18: Santpedor. Esquemas áreas urbanas. PDU del Pla del Bages

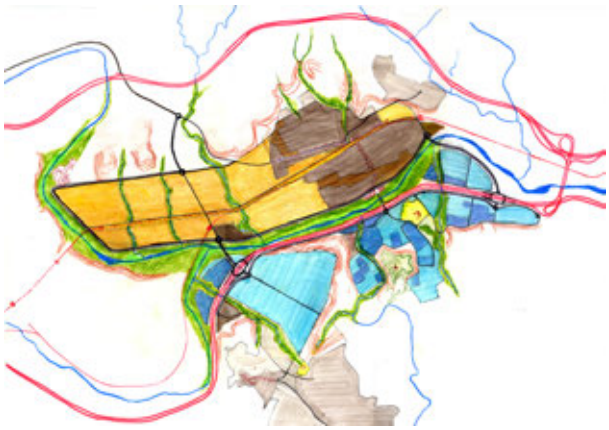


Fig. 19: Sant Viçent de Castellet. Esquemas áreas urbanas. PDU del Pla del Bages



Fig. 20: Sallent. Esquemas áreas urbanas. PDU del Pla del Bages



Fig. 21: Navarcles, Sant Fruitós. Esquemas áreas urbanes. PDU del Pla del Bages

10 El mismo equipo de profesores del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio ha realizado numerosos estudios y proyectos sobre paisajes culturales en España, Brasil, Chile, Argentina y Uruguay, y ha publicado numerosos artículos y libros sobre estos temas, y ha impulsado la constitución, en el mes de Septiembre de 2001, de un Laboratorio Internacional sobre los Paisajes Culturales (entre la UPC y el MIT), con el objetivo fundamental de promover la investigación teórica aplicada sobre el proyecto urbanístico basado en los recursos patrimoniales e impulsar la relación entre estudiosos y expertos, celebrando encuentros y difundiendo estudios.

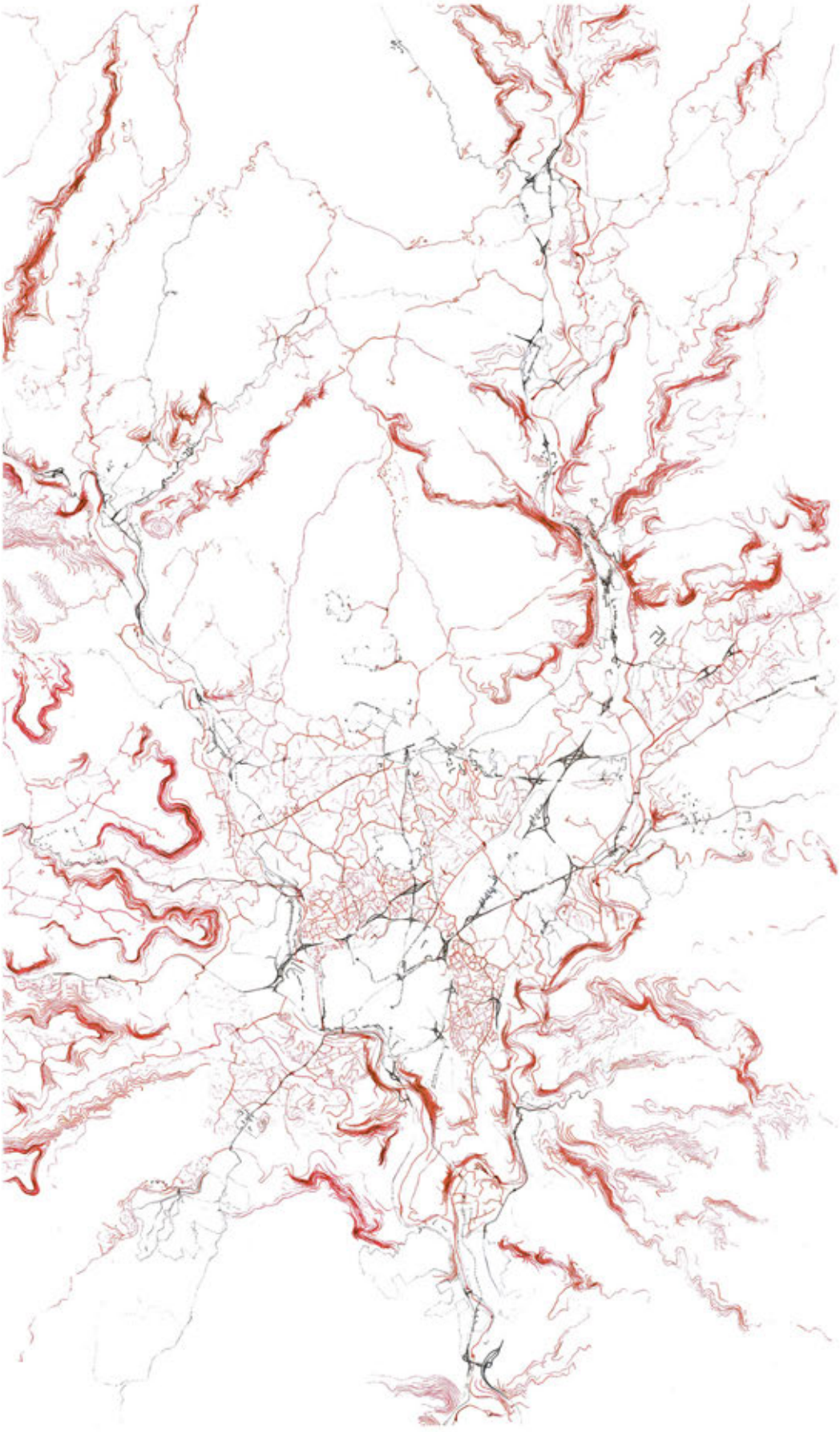
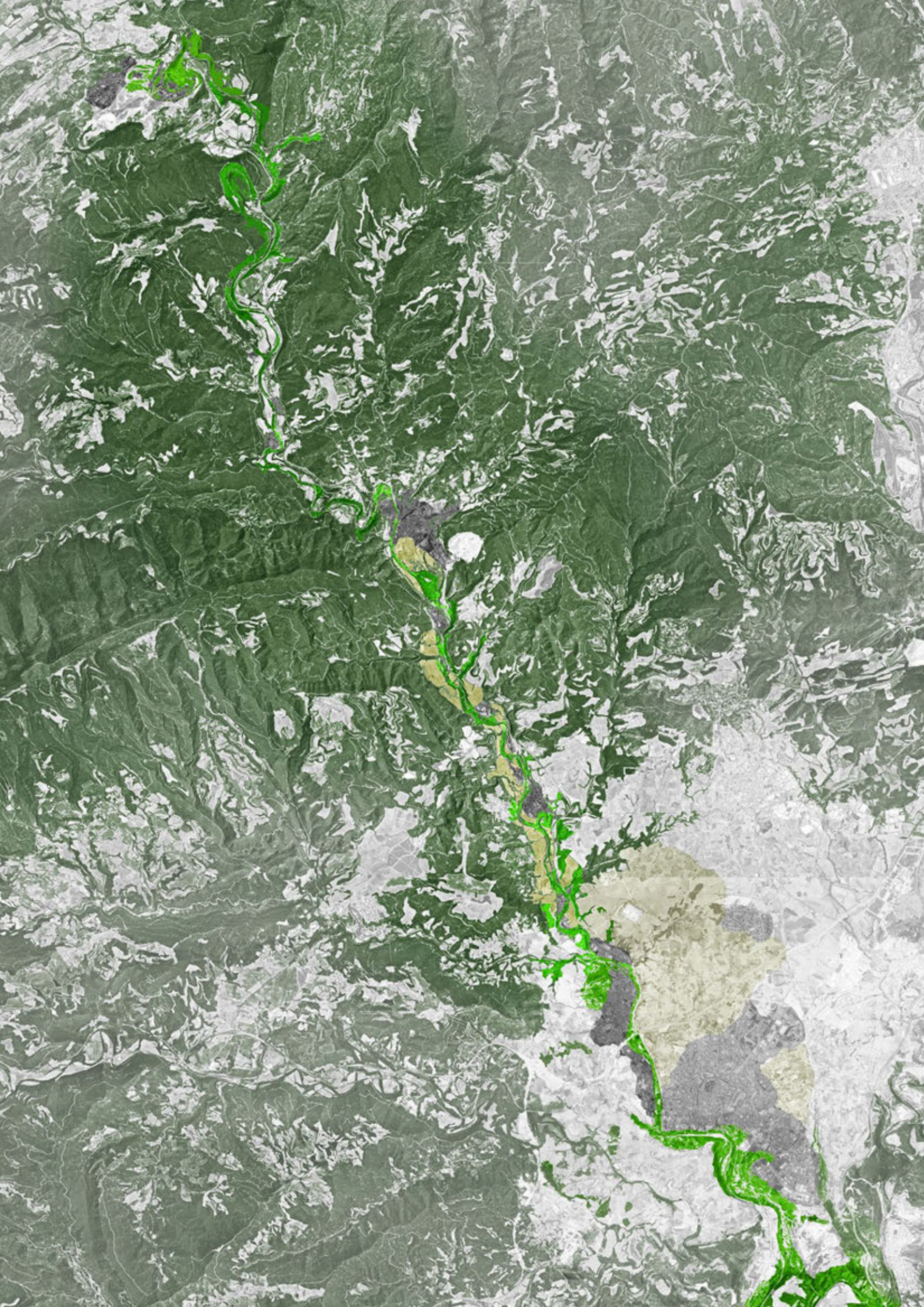


Fig. 22: Análisis morfológico. PDU del Pla del Bages



UN PROYECTO TERRITORIAL PARA EL BAIX CARDENER

Joaquín SABATÉ BEL

1. EL CURSO DEL CARDENER Y SUS ÁMBITOS TERRITORIALES

El río Cardener nace en el corazón del Prepirineo, en la vertiente oriental de la sierra del Port del Comte (Fig.1) y recorre a lo largo de sus 89 km de longitud una topografía accidentada, abriéndose paso, primero a través de las últimas estribaciones prepirenaicas y, seguidamente, a través de las sierras características de la depresión central catalana, hasta verter sus aguas en el Llobregat cuando éste se apresta a cruzar la Serralada Prelitoral.

Este río de régimen típicamente mediterráneo, con avenidas torrenciales en primavera y otoño y una fuerte disminución del caudal en verano, presenta tramos bien distintos a lo largo de su recorrido. En su tramo alto, el Cardener transcurre muy encajado por un paisaje montañoso de ásperos conglomerados, creando gargantas de hasta 600 metros de altura. A partir de Olius, hasta donde llega la cola del pantano de Sant Ponç, los relieves de conglomerados dejan paso a los terrenos de sedimentos y el valle se ensancha, mientras el Cardener va perdiendo altura progresivamente. A su llegada a Súria, el Cardener se ha abierto paso entre las sierras de Castelladral y Castelltallat y entra en el último tramo de su curso: el Baix Cardener. El gran meandro que el Cardener debe hacer encima de Súria para rodear el acantilado que cierra el valle conocido como la falla del "Mig Món" marcan este inicio del Baix Cardener y generan la percepción de que Súria se encuentra en un "cul de sac", donde no se adivina la continuación del curso del río (Fig. 2).

En el tramo del Cardener entre Súria y Manresa, que podemos identificar como el Baix Cardener, se distinguen dos partes claramente diferenciadas (Fig.3). Entre Súria y Callús, el valle todavía es bastante cerrado y el Cardener transcurre en meandros sucesivos que van ritmando su curso entre los relieves del Alt Bages, concretamente las estribaciones meridionales de la Serra de Castelltallat al Oeste, y las sierras de Castellnou al Este. A partir de Callús y hasta su entrada en Manresa, el valle se abre completamente; el Cardener se integra en el Pla del Bages, este gran llano formado por la confluencia del Cardener con el Llobregat y



Fig. 1: Fuentes del Cardener



Fig. 2: Gran meandro en Súria

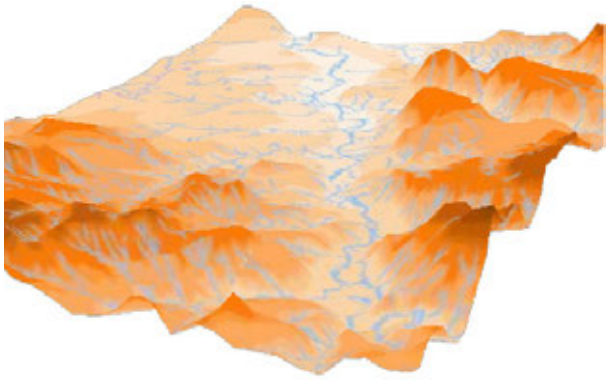


Fig. 3: Modelo 3d del valle del Cardener



Fig. 4: Bosque del Fusteret y variante C-1410

que por su posición geográfica privilegiada constituye desde siempre un punto neurálgico en el sistema de comunicaciones territoriales catalanas, donde se cruzan las vías procedentes del litoral barcelonés, con las que unen los llanos intermedios de Osona, l'Anoia y la Segarra, y con las que conducen al Prepirineo a través de los corredores del Llobregat y el Cardener. De este modo, entre Súria y Manresa, el Cardener se halla estrechamente relacionado con dos ámbitos territoriales con sus propios paisajes y dinámicas: el Alt Bages, que conforma el valle cerrado del Cardener entre Súria y Callús, y el Pla del Bages, que abalconándose sobre ambos ríos, vincula el Cardener con el Llobregat.

Estas relaciones en tres distintos ámbitos territoriales se traducen también desde un punto paisajístico. El paisaje fluvial originariamente estaba constituido por bosques de ribera, cuyo principal vestigio en la actualidad es el importante Bosque del Fusteret, que ocupa la parte inferior de la terraza fluvial aguas a bajo de Súria (Fig.4). Las múltiples rieras que desembocan en este tramo bajo del Baix Cardener vinculan el ecosistema fluvial con el paisaje propio de las sierras del Alt Bages, formado originariamente por bosques de pino y matorrales. Entre las principales rieras del Baix Cardener cabe destacar las de Coaner, encima de Súria, que recoge las aguas de la vertiente meridional de Castelltallat, la de Bellver, que drena las sierras de Castellnou y desemboca en Callús, la de Joncadella, que cruza el Pla del Bages en una zona rica en humedales de gran valor ecológico y la de Fonollosa, que llega a Sant Joan de Vilatorrada y constituye el principal corredor hacia la Sagarra.

Pero la mayor parte de este paisaje del Baix Cardener, del Alt Bages y del Pla del Bages que todavía conserva una gran riqueza natural y medioambiental, ha sido profundamente transformado por la actividad humana, ya que se trata de territorios habitados desde épocas prehistóricas.

2. EL CORREDOR DEL CARDENER: EL CAMINO DE LA SAL Y LOS NÚCLEOS MEDIEVALES FORTIFICADOS

Desde antiguo, el corredor que forma el río Cardener ha sido transitado. Los importantes yacimientos de sal de Cardona, conocidos y explotados desde la época romana, crearon a lo largo del valle del Baix Cardener el Camino de la Sal, un camino real que se adentraba hasta el Prepirineo Solsonés. La riqueza proporcionada por los recursos salinos y su situación estratégica en el cruce entre el eje del Cardener y los recorridos que unían el Berguedà y la Alta Segarra convirtieron a Cardona en uno de los principales bastiones militares cuando el Cardener se consolidó como la frontera de la Catalunya Nova durante los siglos IX y X.


Fig. 5: Núcleo medieval de Súria


Fig. 6: Dualidad del nucleo de Súria


Fig. 7: "Pla de les Hortes", huertos de Reguant


Fig. 8: Núcleo de Sant Mateu del Bages

De este modo nació uno de los linajes más importantes de la nobleza catalana, la casa de Cardona, erigida en ducado a finales del siglo XV. Durante siglos, la casa de Cardona ejerció su dominio sobre gran parte de las tierras del prepirineo central y de l'Alt Bages, que acogían una importante población rural dispersa en masías. El castillo y monasterio de Cardona, uno de los destinos turísticos más visitados de Catalunya, es un testimonio del esplendor de Cardona durante la época medieval.

Pero el conjunto del Baix Cardener conserva vestigios de la época en que el valle era una frontera fortificada. El castillo de Súria, datado desde el siglo X, es el principal de ellos. A su alrededor fue creciendo el núcleo medieval, situado en una colina que domina el Cardener, y que hoy constituye el casco antiguo de la población, recientemente rehabilitado (Fig. 5). El sistema defensivo de Súria, se completaba con numerosas torres de defensa a lo largo del Cardener, entre las que hoy en día destacan las de Coaner, aguas arriba, y las de La Pobla, aguas abajo. En el punto en que el valle se abre hacia el Pla del Bages, se encontraba otro pequeño núcleo llamado Gotmar, en el municipio actual de Callús, y del que sólo se conservan las ruinas del castillo, situado en una colina que domina todo el valle. Los asentamientos de estos núcleos no se trasladarían desde lo alto de las colinas hasta los márgenes del río hasta el siglo XIX, cuando el aprovechamiento de la energía hidráulica supuso la implantación de fábricas a lo largo de su curso. Se trataba de núcleos artesanos, comerciales y agrícolas. En Súria todavía es posible imaginar la vida pretérita de estos núcleos (Fig. 6). Hay tradiciones artesanas que hoy se intentan recuperar como atractivos turísticos. La plaza del mercado en el casco antiguo recuerda los días en que los campesinos llegaban desde las masías esparcidas para intercambiar sus productos. Y las importantes huertas del Pla de Reguant son el mejor ejemplo de los cultivos de regadío que ocupan las terrazas fluviales próximas a cada asentamiento a lo largo del valle y cuyas pequeñas parcelas delimitadas por los surcos son indisociables del paisaje del Baix Cardener (Fig. 7).

3. LA OCUPACIÓN DISPERSA: MASÍAS Y ERMITAS

Además de los núcleos urbanos medievales, en el Baix Cardener son numerosos los testimonios de la forma de ocupación dispersa del territorio que fue la propia de estas comarcas antes de la Revolución Industrial. El paisaje del Baix Cardener está puntuado de masías con sus respectivas explotaciones agrícolas a su alrededor. De este modo, los márgenes del Cardener, desde las terrazas fluviales hasta el "peu de vessant" o "samontá", el punto en que se produce la inflexión de la pendiente de las colinas, están ocupados por los



Fig. 9: Iglesia de Sant Miquel de Castelltallat



Fig. 10: Núcleo de Castellnou. Iglesia y castillo del siglo X-XI



Fig. 11: Monasterio de Serrateix en la sierra de Castelldral



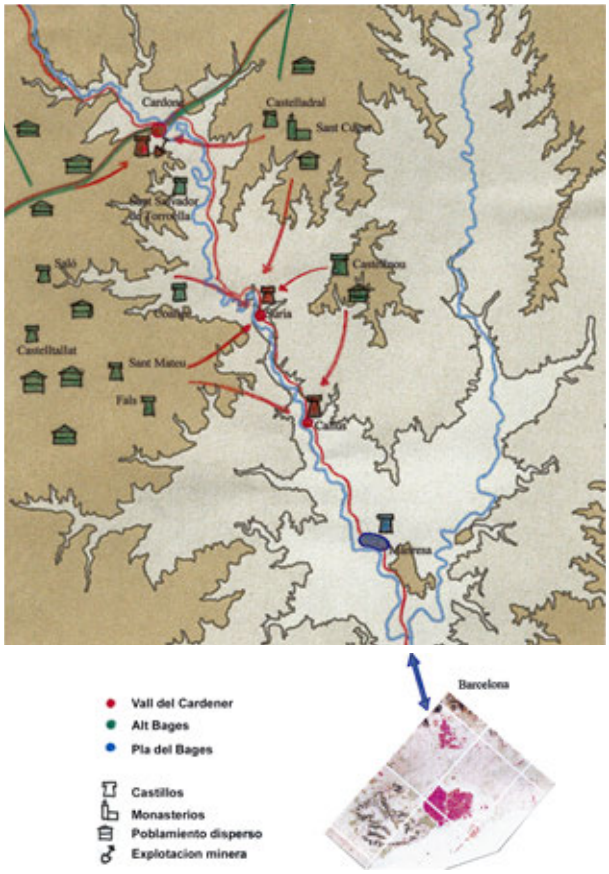
Fig. 12: La Seu, Manresa

cultivos de secano, cuyas extensiones de tierra labrada o de espigas verdes o doradas, según la época del año, configuran una de las imágenes dominantes del Baix Cardener. Las masías de Antius, de Can Torres o de Cererols se encuentran entre las más importantes en el tramo entre Súria y Callús, pero es en el actual municipio de Sant Joan de Vilatorrada, que se extiende desde Manresa hasta los pies de las sierras de Castellnou comprendiendo ambos márgenes del río Cardener y la parte occidental del Pla del Bages, donde mejor se puede reconocer el carácter disperso de los asentamientos preindustriales.

Antes de la aparición de Sant Joan de Vilatorrada en el siglo XIX a raíz de la implantación de fábricas cerca del río y del crecimiento de Manresa, la cabeza del municipio se encontraba en Sant Martí de Torroella, situado en el extremo del Pla del Bages, dominando el margen izquierdo del Cardener a la salida de Callús y constituido por una iglesia y un pequeño vecindario. El resto de la población del municipio se distribuía en masías que todavía se conservan y la mayoría de ellas en explotación. Numerosos y pequeños masos en el margen derecho del Cardener; importantes masías en el Pla del Bages, entre las que destacan las de Cal Torres y Joncadella. Tampoco faltaba en el municipio de Sant Martí de Torroella, otro elemento típico de la ocupación dispersa preindustrial: las ermitas o santuarios diseminados. En este caso se trata del importante santuario de la Mare de Déu de Joncadella, patrona de todo el Pla del Bages.

Estas formas de ocupación dispersa que encontramos en todo el Baix Cardener y en el Pla del Bages, con las torres defensivas, las masías y sus explotaciones agrícolas y forestales, las ermitas y los santuarios, nos anuncian los abundantes vestigios de estas sociedades preindustriales que existen en las sierras del Alt Bages, en otros tiempos llenas de vida, producción y tránsito. Desde Callús podemos ascender al municipio de Sant Mateu del Bages, uno de los más extensos de Catalunya (Fig. 8). El núcleo alrededor de la iglesia parroquial datada desde el siglo X es minúsculo, pero las masías y las ermitas se extienden por todo el altiplano de Montconill (en cuyo extremo, sobre la riera de Fonollosa encontramos los restos del castillo de Fals), por la sierra de Castelltallat, por los valles de las rieras de Coaner (con la iglesia de Sant Julià junto a la torre de defensa) y Saló, y se suceden sin interrupción hacia los municipios del Solsonés (Fig. 9).

También desde Callús podemos adentrarnos a través de la riera de Bellver en los relieves de Castellnou. Encontramos la iglesia prerrománica de Viladelleva antes de llegar al núcleo de Castellnou, con su iglesia y castillo del siglo X-XI (Fig. 10). Por Castellnou pasa el importante camino que desde Manresa se dirige hacia el Berguedà pasando por la iglesia románica del siglo XI de Sant Cugat del Racó y por el monasterio



Siglo XVIII. Los equilibrios del territorio preindustrial

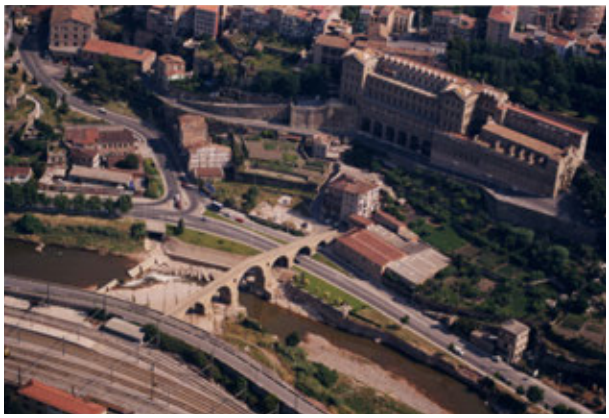

Fig. 13: El Pont Vell, Manresa


Fig. 14: Fachada fluvial sobre el Cardener. (El Pont Vell)

de Serrateix, en el corazón de la sierra de Castelladral (a la que se accede desde Súria) y el cual, desde el siglo X, tuvo una gran influencia sobre los altiplanos que separan las cuencas del Llobregat y el Cardener (Fig.11).

Estos numerosos asentamientos puntuales que llenan las sierras del Alt Bages a ambos lados del Cardener y que actualmente conocen una reactivación gracias a las iniciativas de turismo rural que se producen tanto en Castelltallat como en Castellnou, constituyen unos ámbitos territoriales con los que el que Baix Cardener, como corredor del que parten múltiples accesos al Alt Bages, está estrechamente vinculado.

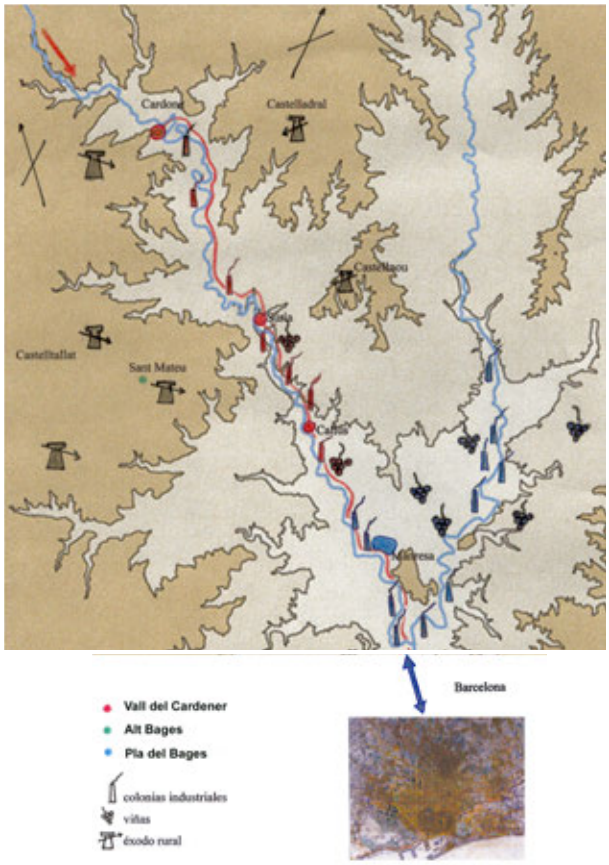
4. LA CAPITALIDAD DE MANRESA Y LOS EQUILIBRIOS PREINDUSTRIALES

Del mismo modo que el Cardener se abre y se funde con el Pla del Bages, estas formas de asentamientos dispersos llegan hasta las mismas puertas de la ciudad. Manresa es desde el siglo XII la capital indiscutible de la comarca del Bages y una de las ciudades más dinámicas de la Catalunya interior. Su importancia no proviene de los poderes feudales o eclesiásticos que tuvo durante la Edad Media, sino de su posición geográfica privilegiada en la encrucijada de las rutas de Barcelona al Pirineo y de Girona a Lleida y Tarragona a través de los llanos intermedios. La población que nació alrededor de dos colinas encima del Cardener conoció un primer auge en el siglo XIV. En esta época se construyen los grandes edificios medievales (la Seu, el Carme, Sant Miquel, Sant Doménech, el Pont Vell) que configuran su actual fachada fluvial sobre el Cardener y que hospedarían poco después a San Ignacio de Loyola (Figs. 12-14).

También en el siglo XIV se construye la otra gran obra de Manresa, la Sèquia, que trae agua del Llobregat desde Balsareny. Más allá de su excepcional valor como obra de ingeniería medieval, la Sèquia permitió el desarrollo de las huertas que envuelven la ciudad. A través de sus huertas, Manresa siempre ha estado estrechamente ligada al gran espacio agrícola del Pla del Bages, donde se diferencia claramente las extensión de regadío alrededor de la ciudad y los cultivos de secano en la parte central del llano.

En su papel de capital, Manresa siempre ha actuado, y lo sigue haciendo hoy, como el gran centro institucional, productivo, comercial, cultural y de servicios de prácticamente toda la comarca del Bages.

Las relaciones entre estos distintos ámbitos del valle del Baix Cardener, las sierras del Alt Bages, el Pla del Bages y Manresa cristalizaron en una serie de equilibrios socioeconómicos y territoriales durante



Siglo XIX. Auge econòmico y abandono de las tierras altas



Fig. 15: Fachada fluvial de Súria



Fig. 16: Fábrica Gallifa

la época preindustrial. Equilibrio entre las comarcas prepirenaicas y las comarcas del litoral, Manresa actuando cómo rótula de conexión e intercambio. Equilibrio entre la población dispersa rural de economía agrícola, forestal y ganadera y los núcleos urbanos, artesanos y comerciales del valle del Cardener, como Cardona, Súria o Manresa. La llegada de la Revolución Industrial quebró estos equilibrios, pero dio lugar a un periodo de gran crecimiento y prosperidad.

5. LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL: LA COLONIZACIÓN DEL RÍO

La energía hidráulica del Cardener se aprovechó durante siglos mediante molinos para el grano y más adelante para la producción de papel. Durante la primera fase de la Revolución Industrial, esta fuente de energía que representaba el río fue el factor determinante para la instalación de numerosas fábricas textiles (hilaturas de algodón) a lo largo del curso del río Cardener. La instalación de estas fábricas textiles trajo tres cambios sustanciales en la estructura de los asentamientos del Baix Cardener.

En primer lugar, la población de los núcleos urbanos de origen medieval situados, hasta el momento, en las colinas que dominan el río, bajaron a los márgenes de éste. Así se formó el núcleo actual de Callús, mientras que el antiguo núcleo de Gotmar prácticamente desaparecía, y también nacieron los barrios de Súria próximos al río (tejidos suburbanos a lo largo la carretera), que se convirtieron en el centro de una población con barrios muy diferenciados y adaptados a una topografía complicada (Fig. 15).

En segundo lugar, se produjo la aparición de la actual población de Sant Joan de Vilatorrada, que nació alrededor de tres fábricas (Gallifa, Bures i Borras, actualmente en proceso de restauración) (Fig. 16). De este modo, se invirtió la estructura tradicional de los asentamientos del municipio que hasta cambió de nombre: el municipio de población totalmente dispersa que tenía como núcleo principal el pequeño vecindario de Sant Martí de Torroella en el extremo del Pla del Bages, se convirtió en Sant Joan de Vilatorrada, una típica población residencial satélite de Manresa, con la que compartió un gran crecimiento con la llegada de las distintas olas migratorias de los siglos XIX y XX (Fig. 17).

Un crecimiento demográfico y urbano que consolidó la capitalidad de Manresa y la convirtió a finales del siglo XIX en el segundo polo industrial de Catalunya por detrás de Barcelona y su llano. La llegada del ferrocarril, que comunicaba Manresa con Barcelona y Lleida fue signo de esta vitalidad de la capital del Bages (Fig. 18).


Fig. 17: Sant Joan de Vilatorrada


Fig. 18: Estación de ferrocarril de Manresa


Fig. 19: Colonia de Can Cavaller


Fig. 20: Colonia Cortés

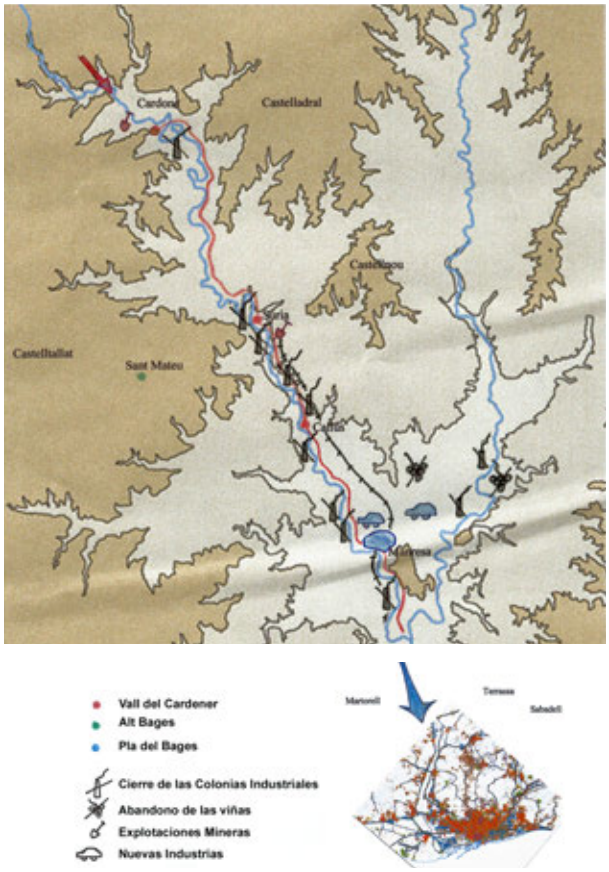
La tercera transformación de los asentamientos urbanos inducida por la instalación de fábricas junto al Cardener fue la aparición de colonias textiles que alojaban a los trabajadores de las fábricas. Las más importantes colonias en el Cardener se encuentran justo encima de Súria (el Palá y Sant Salvador de Torroella), pero en el tramo entre Súria y Callús se suceden las unas a las otras caracterizando el paisaje de este tramo. En el municipio de Callús, las colonias textiles forman auténticos vecindarios autónomos, como los de Can Cavaller, el del Cortés y el de Antius, donde la coexistencia del entorno fluvial, las edificaciones de la colonia, las importantes explotaciones agrícolas lo convierten en uno de los puntos más atractivos y representativos del Baix Cardener (Figs. 19-21).

6. DECADENCIA SOCIOECONÓMICA Y REACTIVACIÓN

La era industrial se tradujo en crecimiento económico para el Bages en general y el Baix Cardener en particular, pero implicó un éxodo rural que supuso el práctico abandono de buena parte de la ocupación dispersa que durante siglos había llenado de vitalidad y actividad las sierras del Alt Bages. Desde la segunda mitad del siglo XIX, la economía del Prepirineo entró en una profunda recesión, mientras que el dinamismo económico se polarizaba cada vez más hacia Barcelona y su área de influencia. El Bages terminó padeciendo esta imparable tendencia a la concentración económica y metropolitana, y a lo largo del siglo XX perdió peso frente al Vallès o al Baix Llobregat. Por otro lado, la difusión de la energía eléctrica significó que las fábricas textiles dejaron de depender del río para la obtención de la energía. Finalmente, con la gran crisis económica de los años setenta, que afectó de manera especial la industria textil, la economía del Bages entró también en una clara recesión, con una tendencia a la pérdida de población y al cierre de empresas.

Únicamente Súria quedó parcialmente al margen de esta progresiva decadencia económica, gracias a su industria minera basada en la explotación, a partir de 1920, de los importantes yacimientos de potasa descubiertos entre Súria y Sallent. Más allá de la importancia económica que tiene para Súria (siendo al mismo tiempo una fragilidad, dado que su economía no es suficientemente diversificada y depende en gran medida de esta actividad), la industria minera ha tenido dos otros impactos significativos para el Baix Cardener. Por un lado el impacto visual y paisajístico que genera la mina: pozos de extracción, cintas transportadoras, montañas de escombros (Figs. 22-23).

Por otro lado, la llegada de una vía única de ferrocarril que cruza el Pla del Bages y que permite el transporte de la potasa hasta Manresa y Barcelona.



Siglo XX. La crisis progresiva

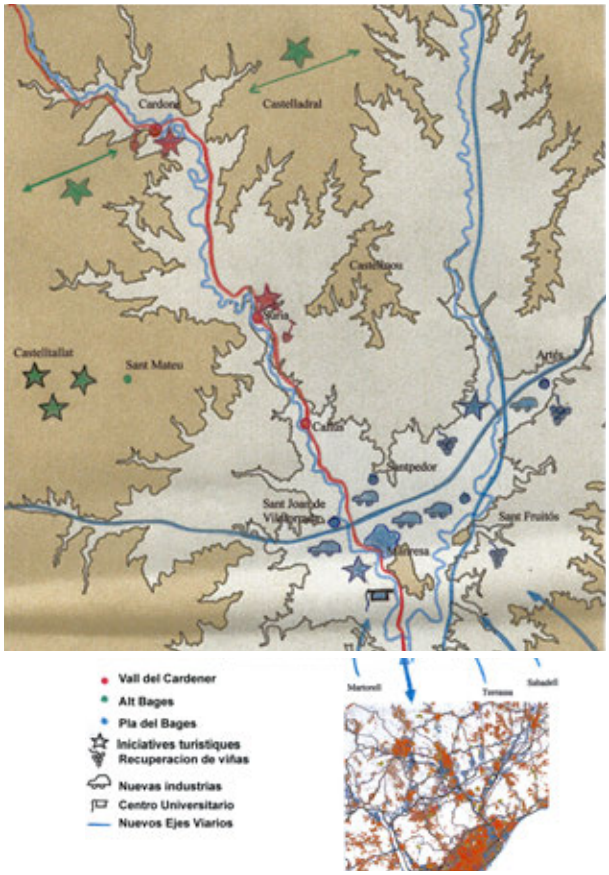

Fig. 21: Colonia Antius


Fig. 22: Indústria minera

Pero a partir de la segunda mitad de los años ochenta (coincidiendo con el cambio de ciclo económico, las nuevas dinámicas de la economía post-fordista y el paso de unas tendencias metropolitanas de concentración a otras de dispersión), el Bages y el Baix Cardener han empezado a superar la etapa de crisis y han entrado en una progresiva dinámica de revitalización socioeconómica. Se ha frenado la pérdida de población y se produce un aumento de la demanda inmobiliaria. Se crean e implantan nuevas empresas. La sociedad civil impulsa de nuevo iniciativas culturales y sociales.

Las importantes inversiones en infraestructuras de los últimos años son síntoma y soporte a la vez de esta reactivación. En primer lugar, se construye la autopista a Barcelona, que fortalece la comunicación con el área metropolitana, vital para el futuro del Bages. Una comunicación que se complementa con el importante proyecto del Eix Diagonal, que une Manresa con Igualada, Vilafranca y Vilanova. En segundo lugar, se ha ejecutado el Eix Tranversal, que comunica el Bages con el resto de la Catalunya central, con Vic y Girona hacia el Este, con la Segarra y Lleida hacia el Oeste. En tercer lugar, los corredores fluviales del Cardener y del Llobregat han sido reforzados cómo vías de comunicación hacia el Prepirineo y el Pirineo, respondiendo a las nuevas dinámicas vinculadas al turismo de estas comarcas (el Llobregat como eje hacia la Cerdanya, el Cardener como eje hacia Cardona, Solsona y Andorra). De este modo, recientemente se han construido las variantes de Callús, Súria y Cardona, que mejoran la eficacia viaria de la carretera, y convierten sus antiguos tramos dentro de las poblaciones en nuevas vías cívicas urbanas.

Es en este contexto de reactivación económica que es necesario consolidar, potenciar y encauzar, en el que se inscriben las propuestas para el Bajo Cardener, que a continuación se presentan.



Siglo XXI. Dinámicas de Recuperación y Potencialidades de desarrollo


Fig. 23: Montañas de escombros


Fig. 24: Viaducto en Súria

UN MODELO PARA EL BAIX CARDENER

Héctor AGUILAR, Filipa ALVES, Gerardo ASDRÚBAL, Jaime BENARROYO, Milena BITTENCOURT, Maria Olga BULA, Adrián CORDERO, Jorgelina COSTANTINO, Ana Leslie FIORITO, Gabriela FONTANALS, Larry GAMES, Carlos GARZÓN, Claudio GONZÁLEZ, Julián GONZÁLEZ, Jordi GUERRERO, Luis Felipe JIMÉNEZ, Germán LAMARCA, Griet LAMBRECHTS, Andrea LANDELL, Claudia LIENDO, Mónica LÓPEZ, Miquel MARTÍ, Lina MÉNDEZ, Laura MONTIEL, Juan Carlos NORIEGA, Bernardo PARRADO, Elena PONTIGO, Carolina REYES, Paulina ROJAS, Jad SALEM, José Hesner SÁNCHEZ, Katrien THEUNIS

1. OPORTUNIDAD DE UN PROYECTO TERRITORIAL: UNA RESPUESTA A LAS DINÁMICAS ACTUALES

La comarca del Bages y en particular el Pla del Bages están experimentando en los últimos años procesos de reactivación socioeconómica que influyen directamente sobre el Baix Cardener (ver apartados 4 y 5). Esta coyuntura actual hace que resulte especialmente oportuno plantear una reflexión alrededor de un proyecto territorial para el Baix Cardener como un instrumento necesario para garantizar un desarrollo sostenible del ámbito, es decir, una herramienta que permita que las dinámicas de crecimiento se consoliden, que dichas dinámicas lleguen al conjunto del ámbito y que la reactivación socioeconómica no suponga un uso desatento del territorio, sino la puesta en valor de sus recursos.

Es por lo tanto un requisito preliminar a la elaboración de dicho proyecto territorial el profundizar en las principales características del actual proceso de crecimiento y establecer unas hipótesis sobre su evolución ante las cuales el proyecto territorial se posicione definiendo unos objetivos específicos para el Baix Cardener.



Fig. 1: Tres dinámicas territoriales

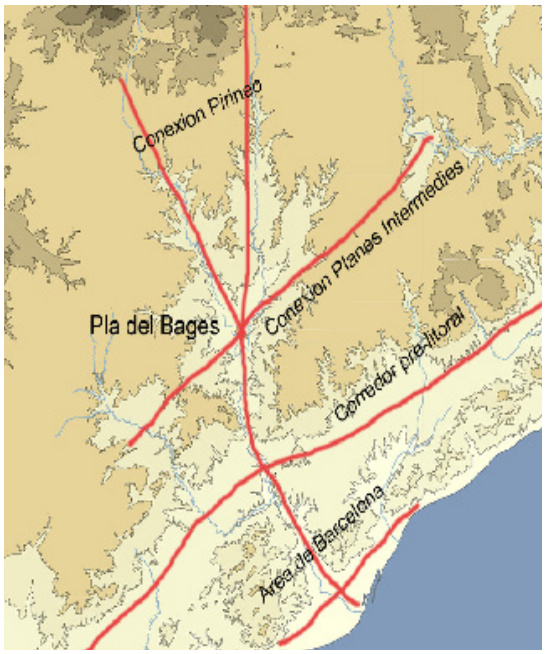


Fig. 2: Ejes históricos

1.1 UN TRIPLE MOTOR DE LA REACTIVACIÓN SOCIOECONÓMICA

El proceso de crecimiento actual en la comarca del Bages, enmarcado en el contexto general del paso de una economía industrial fordista a una economía más flexible en la que los servicios adquieren cada vez mayor importancia, encuentra un triple motor en las dinámicas metropolitanas, las intercomarcales y las endógenas al Pla del Bages (Fig. 1).

Las actuales características de dispersión metropolitana han empezado a tener una incidencia directa en el Bages y están contribuyendo a su reactivación económica (de forma inversa al impacto que tuvieron las dinámicas metropolitanas de concentración alrededor de Barcelona, que, a lo largo del siglo XX, fueron una de las causas principales de la pérdida de peso económico del Bages respecto al que tuvo en el siglo XIX). Esta cada vez mayor vinculación del Bages

con la región metropolitana de Barcelona (vinculación que toma forma en la nueva autopista Barcelona-Manresa) se ha traducido hasta el momento en un aumento importante de la implantación de nuevas industrias en el Pla del Bages, aunque no en un aumento de la movilidad obligada entre las poblaciones del Baix Cardener y la región metropolitana de Barcelona, que sigue siendo muy baja.

Los ejes históricos que confluían en el Pla del Bages (las rutas transversales de los llanos intermedios, entre Osona, l'Anoia y la Segarra a través del Bages, así como los corredores fluviales del Llobregat y el Cardener) han conocido en los últimos años un aumento de los flujos (Fig. 2). En el caso de las rutas transversales, esto se explica por la ejecución de un proyecto histórico, la vía rápida del Eix Transversal, que conecta el Pla del Bages con Lleida y Girona. En el caso de los corredores fluviales, el incremento de flujos y actividad a lo largo de estos ejes, se explica por la emergencia de nuevas ofertas turísticas, tanto en el Prepirineo (turismo rural en el Berguedà y el Solsonès), como en el Pirineo (turismo alpino en la Cerdanya y Andorra). Las importantes mejoras infraestructurales en los ejes viarios del Llobregat y el Cardener permiten absorber estos flujos crecientes de tráfico, que no se traducen directamente en la implantación de nuevas actividades en el Bages, pero que son un factor a tener en cuenta, ya que aumentan el número de destinatarios de las posibles actividades lúdicas que puedan desarrollarse a lo largo de los valles fluviales.

Por último, existen unas dinámicas de crecimiento endógenas al Bages, basadas en el dinamismo potencial de un importante tejido industrial de pequeñas y medianas empresas y de una sociedad civil que se apoya en una larga tradición de iniciativas político-culturales. La modernización y reconversión del tejido industrial y la aparición de nuevas iniciativas como, por ejemplo, la implantación de una sede universitaria, son signos de estas dinámicas endógenas. Como también es relevante el aumento constante de la demanda de nuevas viviendas, que responde a la tendencia general en las ciudades europeas a la disminución del nivel medio de ocupación de las viviendas y al gran número de segundas residencias que existen en Catalunya.

Del análisis de estos tres factores de crecimiento económico se deducen distintas consideraciones sobre el proyecto territorial para el Baix Cardener. En primer lugar, las dinámicas metropolitanas aparecen como necesarias para mantener la tendencia a la reactivación, pero el futuro crecimiento del Bages no puede basarse exclusivamente en una mayor vinculación con la Región Metropolitana de Barcelona (RMB). Es decir, sería muy perjudicial para el Bages que sus relaciones con la RMB se debilitasen, por ejemplo, a raíz de los cambios que supondrán en la red de comunicaciones metropolitanas las nuevas infraestructuras del tren de alta velocidad; pero al mismo tiempo, parece poco probable que en los próximos años el Bages se integre plenamente en la RMB de modo que su desarrollo siga estrictamente las pautas metropolitanas.

En segundo lugar, los flujos a través de los ejes intercomarcales constituyen oportunidades para la aparición de ofertas lúdicas y turísticas, pero no son en si mismos un factor capaz de garantizar el crecimiento de la comarca.

Por lo tanto, para consolidar la reactivación socioeconómica, el proyecto territorial apuesta por potenciar los factores endógenos de crecimiento, favoreciendo la implantación de actividades basadas en los recursos y los potenciales del territorio y de su población, y aprovechando las ventajas que implican una buena articulación con la RMB y la existencia de flujos a lo largo de los corredores fluviales. Se trata de alcanzar un equilibrio entre una oferta residencial altamente cualificada, una producción industrial limpia bien integrada en el entorno, y unas nuevas actividades de carácter lúdico-turístico, para las cuales el territorio no es solo el soporte, sino también el recurso, convirtiéndose en el principal potencial del ámbito.

1.2 LA INTEGRACIÓN FUNCIONAL DEL PLA DEL BAGES

La segunda característica de este proceso de reactivación económica es que desde un punto de vista territorial se traduce en una integración funcional de los municipios del Pla del Bages. De este modo empieza a generarse una estructura territorial alternativa a la estructura histórica, basada en la macrocefalia comarcal de Manresa. Municipios como Santpedor y sobre todo Sant Fruitós están creciendo mucho más que Manresa. Sant Joan de Vilatorrada crece tanto como la propia Manresa. Y en los últimos años, Callús ya ha empezado a beneficiarse de unas dinámicas que no se concentran exclusivamente en la ciudad de Manresa, sino que se extienden por todos los municipios del Pla del Bages (Fig. 3).

Los datos de la movilidad obligada son un buen reflejo de esta integración funcional creciente. Mientras que la movilidad obligada de los municipios del Pla del Bages con la RMB, con otras comarcas catalanas, o con otras poblaciones del Bages es casi despreciable; la movilidad obligada con el resto de municipios del Pla es considerable. Manresa sigue teniendo un gran peso, y buena parte de la movilidad de cada municipio es relativa a Manresa. Pero se trata de una movilidad recíproca: Manresa no sólo es destino de la movilidad, sino que también son numerosos los manresanos que se

trasladan a trabajar a otros municipios. Además, existe también una movilidad obligada entre municipios secundarios del Pla del Bages, especialmente entre Santpedor, Sallent, Navarcles y Sant Fruitós, pero también a lo largo del Baix Cardener, entre Súria, Callús y Sant Joan de Vilatorrada.

Esta tendencia a la integración funcional del Pla del Bages constituye una premisa esencial para el proyecto territorial del Baix Cardener, que debe procurar integrar el conjunto del Baix Cardener a las dinámicas propias del Pla del Bages, que aparece como el auténtico motor de crecimiento de la comarca. De este modo, el Baix Cardener forma parte de la estructura territorial más amplia del Pla del Bages.

El Pla del Bages aparece entonces constituido por un conjunto urbano central que ejerce una capitalidad sobre el conjunto del Pla y de la comarca constituida por Manresa y Sant Joan de Vilatorrada, un gran llano agrícola en la periferia del cual se encuentran los núcleos del Pla, más o menos importantes, como Sant Fruitós, Navarcles, Santpedor o Callús, y unos dedos que extienden las dinámicas del Pla siguiendo los corredores del territorio, hacia Súria, siguiendo el Cardener, hacia Sallent siguiendo el Llobregat, hacia Artés siguiendo el corredor transversal.

1.3 UN CRECIMIENTO GENERALIZADO PERO DESIGUAL

Otra característica del proceso actual de reactivación del Pla del Bages es que el crecimiento es desigual según los municipios. Destaca sobretodo el importantísimo crecimiento de Sant Fruitós y en segundo lugar de Santpedor. El crecimiento de Sant Fruitós lo ha llevado a ejercer una influencia sobre otros municipios del Pla (como polo atractor respecto a Navarcles, Artés o Sallent, por ejemplo), un signo de capitalidad que hasta ahora siempre se había reservado Manresa. Este fuerte crecimiento de Sant Fruitós y Santpedor tiene su origen en la implantación de nuevas industrias a partir del momento en que la inauguración de la nueva autopista a Barcelona y del Eix Transversal sitúan a ambos municipios en una posición privilegiada respecto al sistema de accesibilidad territorial. La disponibilidad de suelo llano en extensiones considerables, y apto para actividades industriales, ha permitido a estos municipios ofrecer nuevos polígonos industriales con los que han iniciado su rápido crecimiento reciente. Por su parte, Manresa y Sant Joan de Vilatorrada están creciendo a un ritmo más moderado, y en los últimos años la tendencia al crecimiento está llegando con fuerza a Callús. En este momento Súria sería la población del Baix Cardener con unas dinámicas de crecimiento más débiles, al encontrarse más alejada del Pla del Bages, al tener una gran dependencia económica de la actividad minera y debido a su escasa disponibilidad de suelo para urbanizar (Figs. 4-6).

MOVILIDAD OBLIGADA TRABAJO: ORIGEN								
	MUNICIPI	MANRESA	PLA BAGES	SÚRIA	CARDONA	RESTO BAGES	RMB	RESTO CAT
Callús	35,89	28,84	16,39	3,73	0,62	3,32	7,26	3,94
Manresa	71,13	-	12,03	0,56	-	4,90	4,80	6,57
Sant Fruitós	39,18	38,64	4,47	0,39	-	6,43	4,61	6,28
Sant Joan	31,37	47,44	8,75	0,54	-	4,12	2,18	5,60
Santpedor	47,83	30,01	9,06	1,44	-	4,18	3,19	4,28
Súria	68,25	11,74	8,22	-	0,90	2,04	4,04	4,80
Cardona	67,52	3,31	2,15	3,14	-	8,13	4,13	11,62

MOVILIDAD OBLIGADA TRABAJO: DESTINO								
	MUNICIPI	MANRESA	PLA BAGES	SÚRIA	CARDONA	RESTO BAGES	RMB	RESTO CAT
Callús	55,45	15,06	10,26	11,22	0,96	3,53	0,96	2,56
Manresa	67,14	-	12,59	1,00	-	9,48	1,16	8,62
Sant Fruitós	22,03	41,29	8,23	1,74	-	18,91	1,24	6,57
Sant Joan	50,81	27,91	4,90	2,21	1,03	7,21	0,39	5,54
Santpedor	41,14	31,16	9,12	1,28	-	11,99	0,60	4,71
Súria	78,21	7,14	3,98	-	2,94	4,36	0,54	2,83
Cardona	85,99	1,73	0,23	1,43	-	1,73	1,13	7,76

Movilidad > 10 %
Movilidad cercana al 10 %

Fig. 3: Movilidad obligada por trabajo

	TENDENCIA CRECIMIENTO POBLACIÓN
Callús	< 5 %
Manresa	< 5 %
Sant Joan	< 10 %
Sant Fruitós	> 10 %
Santpedor	> 10 %
Súria	< 5 %

Crecimiento bajo
Crecimiento medio
Crecimiento alto

Fig. 4: Tendencia crecimiento población

	TENDENCIA CRECIMIENTO INDUSTRIAL (ha brutas anuales)
Callús	-0,39
Manresa	0,53
Sant Joan	0,77
Sant Fruitós	1,70
Santpedor	1,80
Súria	0,00

Fig. 5: Tendencia crecimiento industrial

	TENDENCIA CONSTRUCCIÓN VIVIENDA	
	Nº viviendas	Viv/1000 hab. Año
Callús	15	12
Manresa	499	8
Sant Joan	77	8
Sant Fruitós	139	24
Santpedor	52	10
Súria	32	5

Fig. 6: Tendencia construcción vivienda

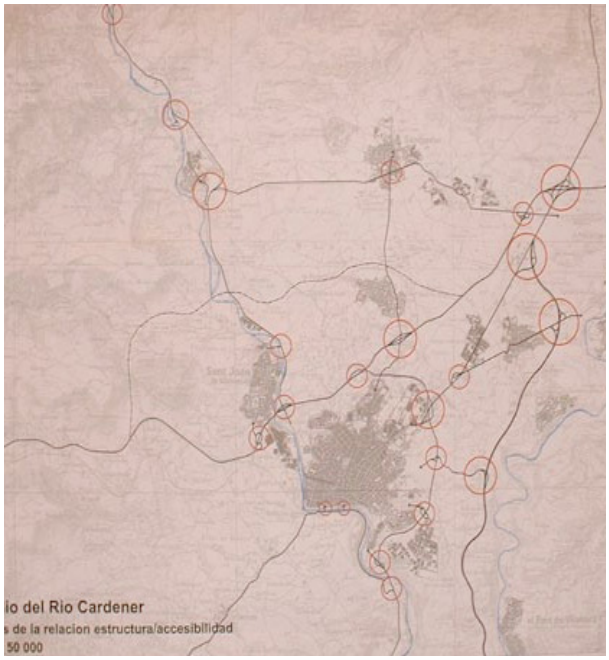


Fig. 7: Análisis de la relación estructura/accesibilidad

Este crecimiento desigual no tiene únicamente implicaciones cuantitativas, sino que traduce también un distinto papel de los municipios dentro de la estructura del Pla del Bages. Mientras Manresa sigue siendo la capital de la comarca, ciudad residencial y centro institucional y de servicios, a la que cada vez está más vinculada Sant Joan de Vilatorrada, los municipios del corredor del Llobregat refuerzan su vocación industrial, aprovechando su mejor accesibilidad a la red viaria de primer orden y su mayor disponibilidad de suelo (Figs. 9-10). Ante esta tendencia, el proyecto territorial apuesta porque el corredor del Cardener adquiera una vocación alternativa y juegue un papel complementario al del corredor del Llobregat dentro del sistema del Pla del Bages. Frente a la gran actividad industrial de los municipios del Llobregat, el Baix Cardener debe explorar las potencialidades vinculadas a una oferta residencial de gran calidad, a las nuevas actividades lúdicas y a la promoción de una imagen propia del ámbito (Figs. 7-8).

1.4 UN CONSUMO DE SUELO REACTIVO A LA OFERTA

Por último, el análisis del suelo urbanizable disponible, ya sea residencial o industrial, demuestra que en los últimos años se ha producido una importante oferta de nuevo suelo urbanizable, una oferta que no ha respondido a las presiones de la demanda, sino que ha querido anticiparse a ésta e incentivarla. Según las proyecciones realizadas, si las dinámicas de crecimiento siguiesen los ritmos de la última década, el suelo urbanizable disponible en estos momentos no sólo cubriría la demanda, tanto residencial como industrial hasta el 2010, sino que en el conjunto del Pla del Bages se produciría un excedente de suelo considerable. Por lo tanto, el Baix Cardener no afronta un riesgo amenazante de consumo descontrolado y abusivo de suelo debido a una demanda excesiva frente a una oferta insuficiente, sino que nos encontramos ante una situación en que el consumo de suelo está siendo reactivo a la oferta.

Frente a esta constatación, el proyecto territorial para el Baix Cardener no busca generar nuevo suelo urbanizable, sino racionalizar la oferta de suelo existente a partir de una visión supramunicipal que aspira a una distribución equilibrada del crecimiento. A falta de esta coordinación supramunicipal de la oferta de suelo urbanizable, existe el riesgo que, en una coyuntura en que la demanda de suelo no lo justifica, los planeamientos municipales sean la causa de ciertas ocupaciones indiscriminadas y depredadoras del territorio, las cuales perjudicarían gravemente el crecimiento del ámbito, dado que los recursos del territorio son uno de sus mayores potenciales.



Fig. 8: Nodos de actividad

	CONSUMO DE SUELO INDUSTRIAL (2002-2010)		
	Demanda(ha)	Suelo disponible (ha)	Diferencia (ha)
Callús	-	21,91	21,91
Manresa	10,63	53,92	43,29
Sant Joan	15,49	15,70	0,21
Sant Fruitós	34,05	96,76	62,72
Santpedor	35,90	33,00	2,90
Súria	-	13,94	13,94
TOTAL	96,07	235,24	139,17

Fig. 9: Consumo de suelo industrial

	CONSUMO DE SUELO RESIDENCIAL (2002-2010)			
	Núm. Viv	Demanda (ha)	Suelo disponible (ha)	Diferencia (ha)
Callús	312	5,47	20,99	15,52
Manresa	10.163	84,69	130,52	45,83
Sant Joan	1.605	21,40	30,00	8,60
Sant Fruitós	2.963	29,63	66,50	36,87
Santpedor	1.116	11,16	17,77	6,61
Súria	659	9,88	10,73	0,85
TOTAL	16.734	162,23	276,50	114,27

Fig. 10: Consumo de suelo residencial

De este modo, a partir del análisis de las dinámicas socioeconómicas actuales en el Bages, la reflexión territorial sobre el Baix Cardener nos ha conducido a elaborar una visión previa sobre este ámbito territorial, visión que constituye un punto de partida para concretar los objetivos del proyecto y las bases del modelo territorial. Esta visión previa puede resumirse en cuatro puntos a los que debe responder el proyecto territorial para el Baix Cardener:

- Potenciar las iniciativas y actividades vinculadas al propio territorio como principal factor de crecimiento.

- Integrar totalmente el Baix Cardener dentro de la estructura funcional del Pla del Bages.

- Fomentar un papel propio del Baix Cardener dentro del sistema del Pla del Bages, alternativo a la vocación industrial que asume el corredor del Llobregat.

- Racionalizar la oferta de suelo urbanizable en base a una visión supramunicipal que busque una distribución equilibrada del crecimiento.

2. OBJETIVOS Y MODELO TERRITORIAL

En base a la visión territorial surgida de la reflexión sobre las dinámicas, las problemáticas y los potenciales del ámbito del Baix Cardener en el marco de sus relaciones con otros ámbitos del territorio (ver capítulo 1 sobre la Oportunidad del proyecto territorial), los principios generales de todo proyecto territorial (lograr un crecimiento socioeconómico respetuoso y armonioso con los valores propios del territorio y estructurar los recursos culturales y naturales del territorio para que revelen la identidad propia del ámbito y se conviertan en generadores de nuevas actividades lúdico-turísticas), pueden concretarse en los siguientes objetivos específicos de un proyecto territorial para el Baix Cardener (Fig. 11):

- Favorecer el crecimiento socioeconómico estableciendo una oferta de suelo residencial e industrial y unos proyectos de desarrollo urbano regidos por los siguientes criterios:

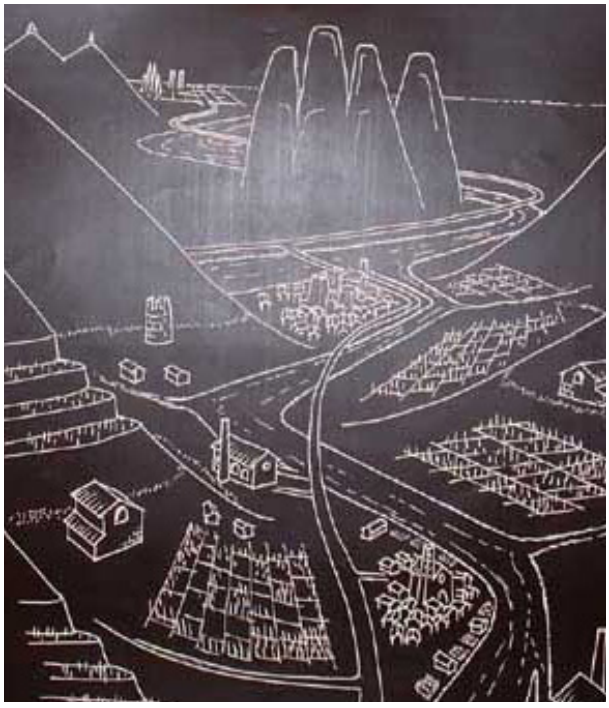
Integración en el entorno rural, preservando, por un lado, la unidad de los principales espacios libres y de los conectores ambientales, así como los recursos culturales del territorio; mejorando, por otro lado, la relación de los núcleos urbanos existentes con su entorno agrícola y especialmente fluvial. Esta integración en el entorno rural constituye la principal baza competitiva para el crecimiento tanto residencial como industrial del Baix Cardener. Aparte buena accesibilidad, basada en la eficacia viaria de un eje del Cardener perfectamente conectado con el Pla del Bages y con vías de comunicación de primer orden, como son el Eix Transversal y el futuro Eix Diagonal.



Fig. 11: Estructuración de los recursos



Fig. 12: Posible logo que refleja la identidad del Baix Cardener


Fig. 13: Posible logo que refleja la identidad del Baix Cardener

Esta buena accesibilidad debe permitir al Baix Cardener beneficiarse de las dinámicas externas al propio ámbito (dinámicas del conjunto del Pla del Bages, dinámicas metropolitanas, dinámicas asociadas al flujo del corredor del Cardener).

- Intervenir sobre los recursos naturales y culturales del territorio, con el fin de generar nuevas actividades lúdicas. Los recursos naturales (el ámbito fluvial, las explotaciones agrícolas, la riqueza paisajística) y los recursos culturales (vestigios medievales, colonias industriales) constituyen el principal potencial del Baix Cardener. La valorización de estos recursos y las futuras actividades lúdicas basadas en ellos serán un factor fundamental para la creación de riqueza y el aumento de la calidad de vida en el Baix Cardener, como principal atractivo de la oferta residencial y como complemento económico de la actividad industrial.

- Dotar al ámbito del Baix Cardener de una estructura territorial de modo que sea perceptible la unidad del ámbito, la articulación longitudinal entre sus distintos tramos y las relaciones transversales con los ámbitos limítrofes.

- Revelar la identidad propia del Baix Cardener, a partir de la estructura territorial del ámbito y de una organización intencionada de los recursos del territorio que transmita una determinada interpretación de éstos, a través de la cual puedan leerse la historia, la cultura, las relaciones socioeconómicas, en definitiva, la identidad del Baix Cardener.

El proyecto para el Baix Cardener propone un modelo territorial en el que sea posible alcanzar los objetivos fijados. Este modelo se basa en cuatro puntos principales:

2.1 EL BAIX CARDENER COMO ÁMBITO TERRITORIAL

El tramo del Cardener entre Manresa y Súria define de entrada un ámbito de proyecto, pero ¿corresponde realmente a un ámbito territorial con identidad propia? ¿El ámbito territorial no sería más extenso, llegando hasta Cardona? O, en sentido contrario, ¿los distintos tramos del río no pertenecerían a otros ámbitos territoriales articulados alrededor de la estructura del Pla del Bages (Manresa-Sant Joan de Vilatorrada como parte del centro urbano del Pla, Sant Joan de Vilatorrada-Callús como parte del espacio agrícola del Pla, Callús–Súria como una de las extensiones en forma de dedos del Pla)?

El proyecto territorial para el Baix Cardener considera que el tramo del río entre Manresa y Súria constituye un ámbito territorial que puede ser definido, identificado y distinguido de otros ámbitos territoriales próximos.

El carácter propio al Baix Cardener, que permite definirlo como ámbito territorial, viene dado por dos factores: la doble pertenencia de este ámbito y su imagen, que le confiere una identidad paisajística y cultural.

Efectivamente, el Baix Cardener viene marcado por su doble pertenencia. Por un lado, el Baix Cardener pertenece al eje del Cardener, del que constituye el inicio, la puerta de acceso y el punto de partida de los flujos lúdico-turísticos hacia Cardona, Solsonès y Andorra. En este sentido, Cardona se diferencia del Baix Cardener, en primer lugar, porque se encuentra en un tramo distinto del río en que el Cardener discurre por los altiplanos del Alt Bages antes de descender a la parte más baja de su valle al llegar a Súria (ver apartado sobre la Presentación del territorio), y en segundo lugar, porque la ciudad funciona de manera autónoma, en base a su gran atractivo turístico, y está más vinculada a Solsona que al propio Pla del Bages.

Por otro lado, el Baix Cardener pertenece al Pla del Bages, con el que comparte sus dinámicas socioeconómicas y con el que tiende a estar cada vez más integrado desde un punto de vista funcional. Único tramo del Cardener integrado al Pla del Bages, única parte del sistema funcional del Pla del Bages perteneciente al eje del Cardener, el Baix Cardener aparece como un ámbito territorial en sí mismo.

Un ámbito con una imagen propia de gran riqueza, caracterizada por el buen nivel de conservación del entorno rural y natural, por los abundantes hitos de patrimonio cultural que concentra (masías, fortificaciones, colonias, santuarios), pero sobre todo, por una riqueza que se apoya en la gran diversidad que hallamos en el Baix Cardener: en un ámbito no muy extenso se mezclan de forma armónica paisajes urbanos y fluviales, rieras, paisajes agrícolas tan distintos como los de las huertas, las terrazas o las extensiones de secano, paisajes forestales con bosques de ribera o de monte, llanos y colinas... Es esta imagen la que confiere unidad e identidad al Baix Cardener (Figs. 12-13).

Sin embargo, esta imagen común no impide que en el Baix Cardener aparezcan tres subámbitos claramente diferenciados, subámbitos que coinciden con las distintas partes que conforman el sistema del Pla del Bages (centro urbano, llano agrícola, núcleos secundarios, y dedos siguiendo los corredores naturales). De este modo, el tramo de Manresa a Sant Joan de Vilatorrada tiene un fuerte carácter urbano, ya que ambos municipios constituyen hoy en día una unidad urbana continua y funcionalmente integrada.

El segundo tramo entre Sant Joan de Vilatorrada y Callús posee un carácter marcadamente natural, ya que se trata de un espacio abierto en el que confluyen el valle fluvial, el llano agrícola y las colinas agroforestales. Por último, el tramo entre Callús y Súria es aquel donde mejor se percibe la imagen e identidad propias del Baix Cardener: un valle más cerrado, con abundancia de hitos patrimoniales, y en el que la interrelación entre paisajes diversos es máxima.

2.2 ESTRUCTURA DE LOS ASENTAMIENTOS POLINUCLEAR, COMPACTA Y NO HOMOGÉNEA

Una vez establecida la entidad del Baix Cardener como ámbito territorial, nuestro proyecto territorial propone un modelo basado en la consolidación de una estructura de núcleos urbanos compactos, común al conjunto del Pla del Bages. A partir de las hipótesis de evolución de las dinámicas socioeconómicas, parece factible apostar por este modelo de crecimiento compacto, que excluye los desarrollos de muy baja densidad, así como aquellos asentamientos que induzcan un crecimiento lineal continuo en forma de franjas o lo largo de los corredores fluviales o viarios y que amenazasen la unidad y la conectividad de los grandes espacios libres que todavía se preservan en la comarca (el llano agrícola del Pla del Bages, los bordes fluviales, las vertientes de las colinas).

En el caso de los cuatro núcleos del Baix Cardener, el proyecto territorial apuesta por consolidar su carácter fluvial a partir de la recuperación de su relación con el río, transformando los espacios urbanos próximos al río en áreas centrales, en lugar de las áreas marginales en las que se han convertido después de decenios en que las poblaciones han dado la espalda al río.

Una tercera característica de los asentamientos del Baix Cardener según el modelo propuesto por el proyecto territorial es su complementariedad funcional. El conjunto urbano Manresa–Sant Joan de Vilatorrada consolida su capitalidad dentro del Pla del Bages, acogiendo nuevos usos centrales (en forma de equipamientos, parques o nodos de comunicación) que coexisten con la residencia y la actividad industrial. Por su lado, se apuesta por un importante crecimiento de Callús, aprovechando su posición estratégica como rótula entre el corredor del Cardener y el Pla del Bages, para lograr una entidad suficiente al lado de Santpedor o Súria y poder jugar un papel de reequilibrio territorial dentro del sistema funcional integrado del Pla del Bages. Por último, Súria aparece como el núcleo urbano que mejor puede ofrecer unos servicios vinculados a las nuevas actividades lúdicas que pueden generarse a partir de los abundantes recursos del territorio que hay en sus proximidades, especialmente en las áreas del Pla de Reguant y de Antius, de modo que su economía se diversifique y no dependa tanto de la explotación minera (Fig. 14).



Fig. 14: Sinergias entre asentamientos

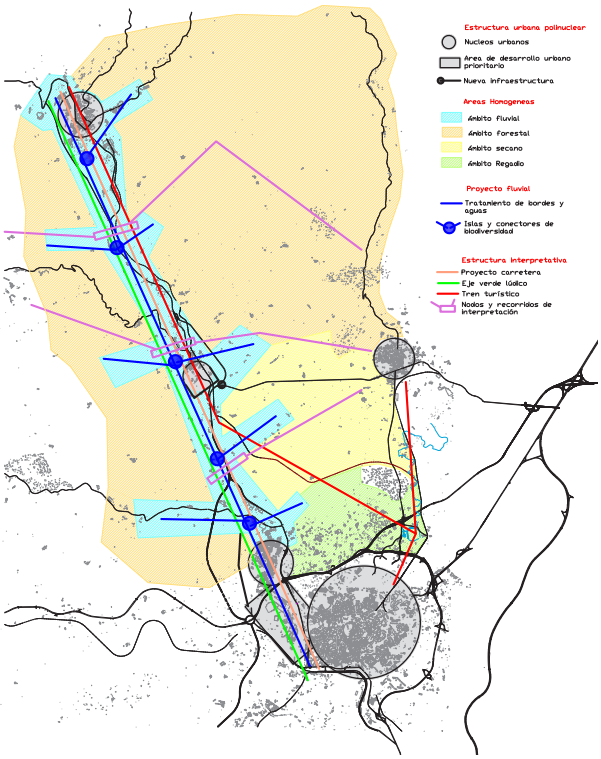


Fig. 15: Líneas de actuación

2.3 UN VERDADERO SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

La apuesta por una estructura de asentamientos compactos implica también un modelo territorial basado en la abundancia de espacios libres, de dimensiones importantes y bien conectados entre si. Este entorno no urbano de alta calidad aparece

entonces como un elemento central del proyecto territorial para el Baix Cardener, ya que es una condición necesaria para atraer nuevos residentes y hasta nuevas industrias, para desarrollar actividades lúdicas basadas en los recursos del territorio y para transmitir una imagen y una identidad propias del ámbito. Dentro del sistema de espacios libres, los espacios fluviales adquieren especial relevancia tanto por su valor paisajístico, como por su fuerza estructurante.

2.4 UNOS RECURSOS PATRIMONIALES PUESTOS EN VALOR

Por último, el modelo territorial para el Baix Cardener asume la valorización de los recursos naturales y culturales del territorio. No se propone un parque patrimonial que incluya en una estructura temática e interpretativa coherente los recursos distintos recursos identificados y que imprima al Baix Cardener una marcada vocación turística, sino que se propone valorizar cada uno de estos recursos y establecer las bases para una futura oferta lúdica (puntos de servicios asociados, de acceso, de recorrido), destinada no sólo a visitantes foráneos, sino sobretodo a residentes del Baix Cardener o de ámbitos próximos.

3. CONTENIDO DEL PROYECTO TERRITORIAL

Para desarrollar el modelo propuesto para el Baix Cardener, nuestro proyecto se concibe a partir de unas líneas de actuación y de unas directrices, que se van concretando en distintos proyectos de aplicación. Las directrices del proyecto territorial se agrupan en tres grandes bloques, que se corresponden con las tres grandes partes comunes a cualquier proyecto territorial, así como con las partes en que se estructura la presente publicación para explicar su contenido. En primer lugar, nuestro proyecto propone unas actuaciones de valorización del territorio como soporte de la actividad humana con una estructura propia. En segundo lugar, se proponen intervenciones de mejora de las infraestructuras y los asentamientos. En tercer lugar, se presentan propuestas que abordan los recursos del territorio como generadores de nuevas actividades (Fig. 15).

3.1 REVELANDO LA ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

Para lograr valorizar el territorio del Baix Cardener y convertirlo en el principal potencial para el desarrollo del ámbito, el proyecto territorial propone dos grandes líneas de actuación:

- La definición e identificación de las unidades medioambientales y paisajísticas que componen el territorio. El proyecto establece una regulación de los usos, actividades e intervenciones apropiados a cada una de las unidades-tipo reconocidas, así como unos criterios que favorezcan la conexión y permeabilidad entre unidades territoriales de naturaleza distinta.

- Un proyecto fluvial con un doble objetivo: por un lado, regenerar desde un punto de vista medioambiental el ecosistema del río como punto de partida para aprovechar todo su potencial paisajístico, ecológico y recreativo; por otro, reforzar la capacidad estructural del sistema fluvial, principal elemento vertebrador del ámbito, tanto longitudinalmente, entre sus distintos tramos, como transversalmente, con los ámbitos limítrofes.

3.2 TRANSFORMACIÓN DE LOS NÚCLEOS URBANOS Y DEL SISTEMA DE ACCESIBILIDAD

Para lograr consolidar una estructura urbana polinuclear compacta integrada dentro del sistema funcional del Pla del Bages y articulada a la red regional de comunicaciones, el proyecto territorial propone tres grandes líneas de actuación:

- Intervenciones de mejora de la red viaria. Partiendo de la base de que los grandes proyectos de infraestructuras son factores muy determinantes en la ordenación territorial, nuestro proyecto propone cinco intervenciones de escala muy distinta, que completan importantes mejoras e inversiones realizadas en los últimos años:

Desdoblamiento del Eix Transversal. Nuestro proyecto considera que el eventual desdoblamiento del Eix Transversal no responde a las necesidades socioeconómicas de la comarca, sino a consideraciones viarias de ámbito regional. Sin embargo, dada las graves consecuencias que tendría una obra de esta magnitud, se llevó a cabo un estudio en el que se comparan las distintas variantes del desdoblamiento (Figs. 16-19). Se concluye que la mejor opción no es un nuevo trazado, sino que consiste en el desdoblamiento del actual eje en aquellos tramos donde hay un solo carril en cada sentido.

Enlace del eje del Cardener con el futuro Eix Diagonal mediante una variante en Sant Joan de Vilatorrada y un nuevo nudo viario sobre el Eix Transversal. Se trata de la principal intervención viaria considerada por el proyecto, con la que se resuelve la conexión del eje del Cardener con las vías rápidas de primer orden.

Enlace del eje del Cardener con la carretera de Santpedor (cuya mejora es una de las prioridades viarias dentro del Pla del Bages) mediante un nuevo nodo en Callús. Esta intervención contribuye a integrar el Baix Cardener en el sistema del Pla del Bages.

Reordenación del sistema viario urbano entre en el sector de Manresa Oeste (la parte del municipio de Manresa y Sant Joan de Vilatorrada para lograr la vertebración de este continuo urbano.

Reordenación de los accesos a los múltiples hitos patrimoniales existentes en el tramo entre Callús y Súria.

- Intervenciones de reforma de los núcleos consolidados. Básicamente se trata de la reordenación de las fachadas fluviales de los distintos núcleos urbanos. Destacan dos proyectos:

El Parque Fluvial del Cardener en Manresa–Sant Joan de Vilatorrada (que contribuye a vertebrar ambos municipios y constituye la puerta de entrada al Baix Cardener).

Fachada fluvial en Súria (ya que una correcta articulación entre este núcleo urbano y la cadena de espacios de alto interés natural que empieza en el Pla del Reguant es crucial para el desarrollo de Súria como población vinculada a las nuevas actividades lúdicas).

- Intervenciones de desarrollo urbano:

Ordenación del área de oportunidad de Manresa Oeste, diseñada para desarrollar una nueva centralidad y garantizar la vertebración urbanística entre Manresa y Sant Joan de Vilatorrada.

Ordenación del crecimiento de Callús. Se consolidan los límites del asentamiento urbano y se ordenan los crecimientos alrededor de las antiguas colonias textiles del municipio.

3.3 ORDENACIÓN INTERPRETATIVA DE LOS RECURSOS DEL TERRITORIO

Para lograr generar nuevas actividades lúdicas vinculados a los recursos patrimoniales, naturales y culturales, del Baix Cardener, el proyecto territorial propone cuatro intervenciones que ordenan, presentan e interpretan estos recursos:

- La transformación de la carretera del eje del Cardener en un elemento de percepción y lectura del territorio.

- La implantación de un tren turístico aprovechando la infraestructura ferroviaria que une las minas de potasa de Súria y Sallent con Manresa.

- La creación de las rutas del Cardener, que articulan el eje del Cardener con los recursos territoriales de los ámbitos próximos del Alt Bages y el Pla del Bages.

- El diseño del camino del Cardener que une los distintos recursos situados a lo largo del eje fluvial.

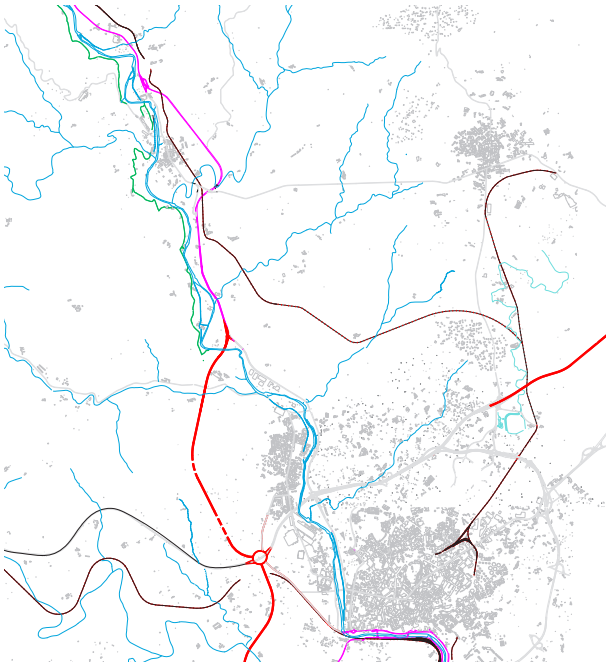


Fig. 16: Desdoblamiento del Eix Transversal_opción 1

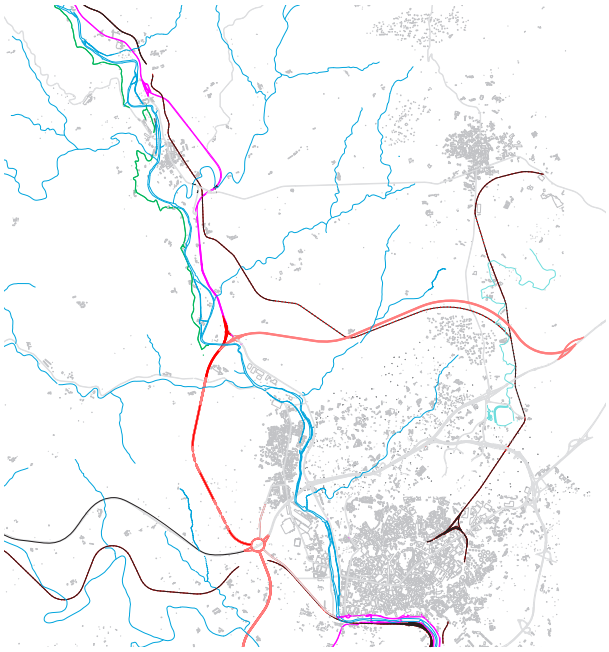


Fig. 17: Desdoblamiento del Eix Transversal_opción 2

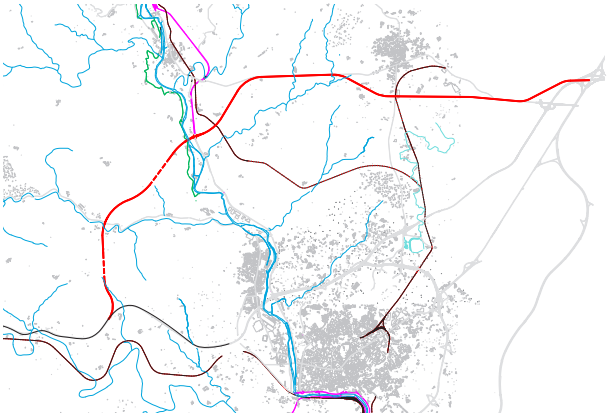


Fig. 18: Desdoblamiento del Eix Transversal_opción 3

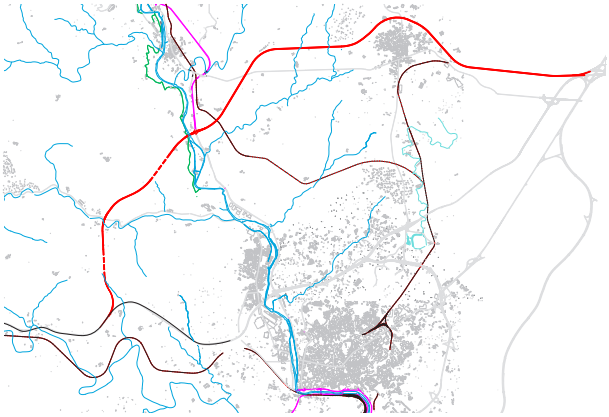


Fig. 19: Desdoblamiento del Eix Transversal_opción 4

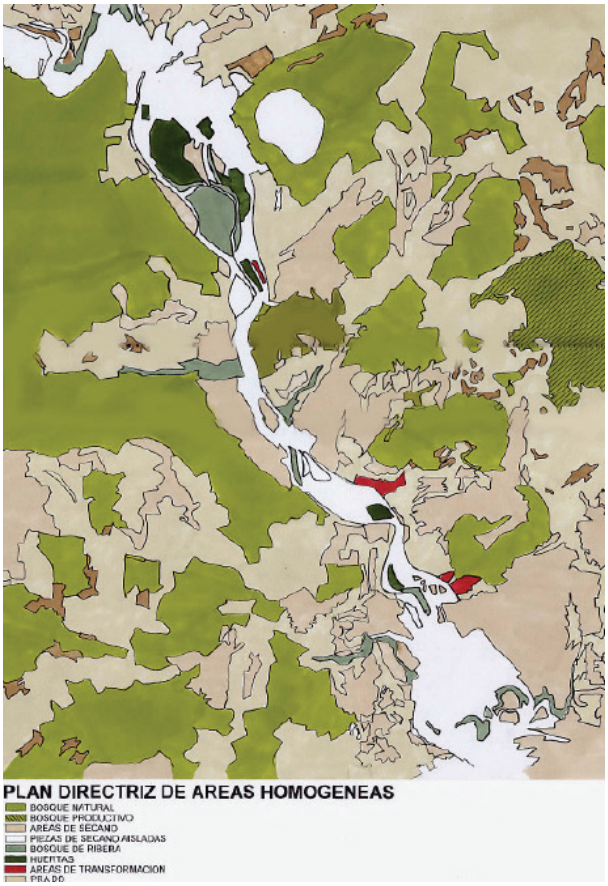


Fig. 20: Fragmento plano de áreas homgéneas

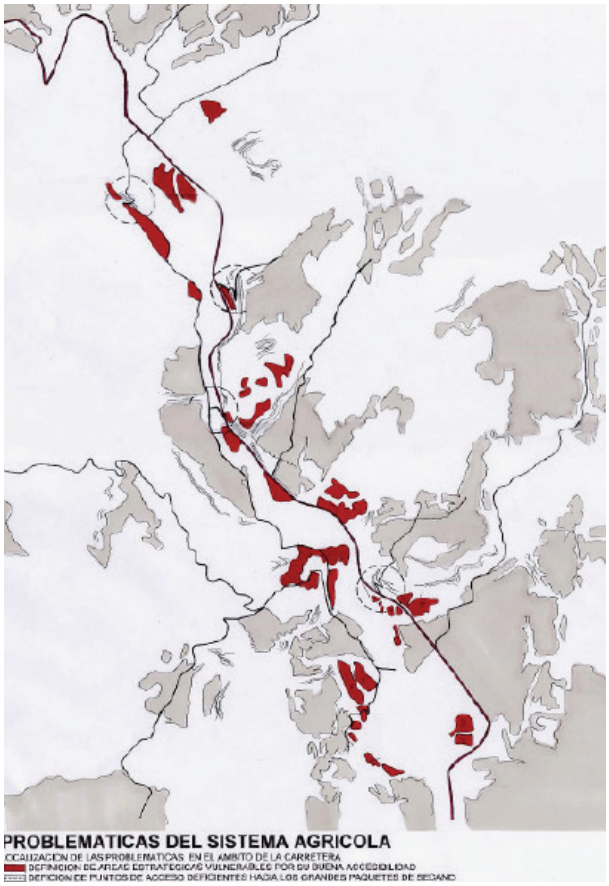


Fig. 21: Problemática del sistema agrícola



Fig. 22: Imagen del centro de interpretación del Baix Cardener

Sin embargo, es importante recordar que estas líneas de actuación responden a una determinada visión previa del plan territorial respecto a la evolución socioeconómica de la comarca. Se trata de un proyecto territorial concebido para un escenario de probable crecimiento moderado. En caso de que la evolución de la comarca se alejara mucho de este escenario, las líneas de actuación deberían modificarse para poder alcanzar los objetivos e implantar el modelo territorial deseado en unas condiciones y una coyuntura distinta.

Por ejemplo, ante un escenario de estancamiento o recesión económica que pudiera seguir a los cambios inducidos por la entrada en funcionamiento de la red de alta velocidad de la que el Bages quedará fuera, el proyecto territorial debería poner más énfasis en fuertes inversiones en infraestructura, en mejorar los medios de transporte y comunicación, en proyectos piloto de nuevas actividades productivas que mejorasen la competitividad de la comarca. En caso de que la evolución socioeconómica se alejase en sentido inverso hacia un escenario de crecimiento acelerado y de fuertes presiones para el consumo de nuevo suelo, el proyecto territorial debería proponer los nuevos suelos urbanizables que respondiesen a las demandas detectadas, permitiendo la mejor preservación del entorno no urbano.

4. REVELANDO LA ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

Los valores ambientales, paisajísticos y ecológicos asociados a un territorio que todavía conserva grandes espacios rurales bien preservados constituyen un factor esencial para el desarrollo del Baix Cardener, ya que favorecen simultáneamente el crecimiento residencial, la implantación de industrias limpias y la aparición de nuevas actividades lúdicas. Nuestro proyecto para el Baix Cardener a partir de unas actuaciones sobre los espacios rurales y sobre el sistema fluvial.

4.1 RECONOCIMIENTO DEL TERRITORIO: LOS ESPACIOS RURALES Y LAS ÁREAS HOMOGÉNEAS

El proyecto territorial para el Baix Cardener empieza reconociendo la estructura propia del territorio a partir del análisis de los grandes espacios rurales. Para ello utiliza en una primera fase la distinción entre espacios agrícolas y espacios naturales (Fig. 20).

LA CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO A PARTIR DE LOS ESPACIOS AGRÍCOLAS Y NATURALES

El proyecto para el Baix Cardener concibe todo el territorio rural como resultado de la interacción entre los espacios naturales y agrícolas. Los primeros se estructuran a partir de elementos naturales como el sistema hidrológico, la topografía, los corredores, mientras que los segundos lo hacen a partir de elementos antrópicos como la red de caminos y servicios complementarios.

Una vez identificados los espacios naturales y agrícolas en el territorio del Baix Cardener, nuestro proyecto estudia las problemáticas propias a cada uno de estos dos tipos de espacios así como las relaciones que se establecen entre ambos.

La principal problemática de los espacios agrícolas aparece asociada a su accesibilidad, ya sea porque ésta resulta deficitaria perjudicando la productividad de los terrenos, o bien porque su excelente accesibilidad amenaza con transformarlos en espacios urbanos. El proyecto propone una ordenación de los accesos y una jerarquización de la red de caminos rurales como principal mecanismo para preservar y consolidar los espacios agrícolas (Figs. 21 y 23).

Por su parte, la principal problemática de los espacios naturales reside en su conectividad deficiente. Existen problemas de conexión tanto a nivel transversal, entre el Cardener y las rieras que ponen en contacto los ecosistemas fluviales con los ecosistemas forestales propios del Alt Bages, como a nivel longitudinal, dadas las discontinuidades que existen entre los bosques de ribera o los recorridos a lo largo del río. Nuestra propuesta para el Baix Cardener desarrolla un proyecto fluvial específico que responde a esta problemática propia de los espacios naturales (Figs. 24, 25 y 28).

Las relaciones entre espacios agrícolas y naturales resultan también de gran interés ya que influyen tanto en el buen funcionamiento productivo o ecológico de estos espacios, como en el paisaje que generan. El proyecto identifica varias formas de relación según cuales sean los espacios dominantes, sus tamaños y sus posiciones relativas.

Desde este punto de vista, el sitio de Antius, entre Callús y Súria aparece como un punto de gran interés, ya que en él coexisten los espacios agrícolas de la masía que se levanta al pie de Castelltallat con los espacios fluviales presididos por la colonia textil, generando un paisaje de gran belleza, muy representativo de la imagen del Baix Cardener. Es por ello que nuestro proyecto propone transformar Antius en el principal centro de interpretación y educación agrícola del Baix Cardener (Fig. 22).

LAS ÁREAS HOMOGÉNEAS COMO INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

En una segunda fase de reconocimiento más pormenorizado del territorio rural (en vistas a una ordenación de los usos e intervenciones compatibles con su preservación), el proyecto para el Baix Cardener utiliza el concepto de áreas homogéneas.

Las áreas homogéneas se pueden definir como aquellas zonas inscritas dentro de los espacios naturales y agrícolas que reúnen características similares de topografía, tipos de cultivo y actividades. Nuestro proyecto territorial identifica tres áreas homogéneas dentro de los espacios naturales (bosque, vegetación de ribera, ladera) y cuatro dentro de los espacios agrícolas (secano de plana, secano de pie de monte, secano de terraza y regadío de la Sèquia).

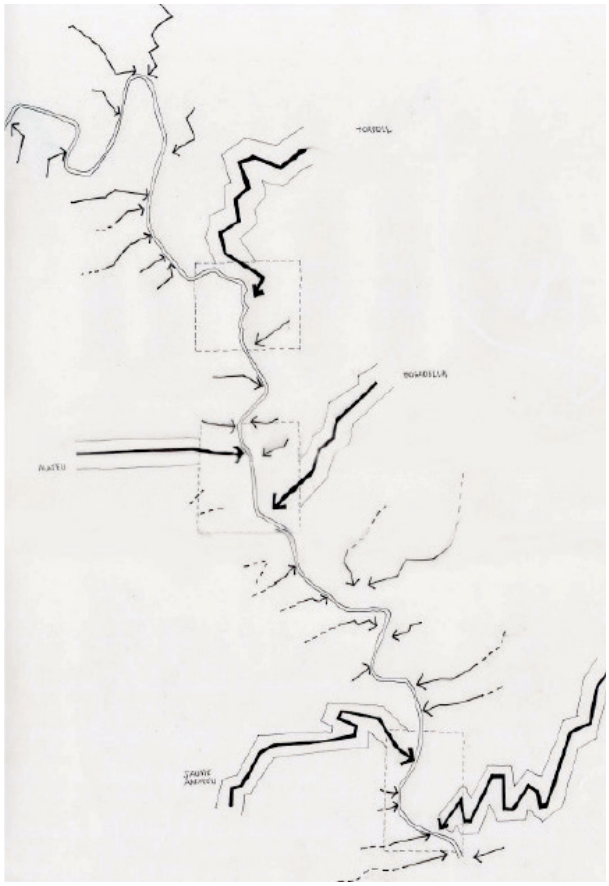
Para cada una de las áreas homogéneas identificadas, el proyecto para el Baix Cardener establece pautas generales que regulan los trazados viarios, la forma del suelo y las construcciones en el territorio rural, garantizando que las futuras intervenciones sobre este territorio respeten y consoliden su estructura, generada a lo largo del tiempo por la superposición de los elementos naturales y de una actividad agrícola secular (Figs. 26 y 27).

En cuanto al trazado viario, en primer lugar se identificaron distintos tipos de vías según los criterios de jerarquía, conectividad y accesibilidad, distinguiendo: estructurantes, caminos de conexión, de acceso y senderos. Para cada tipo de vía se proponen pautas específicas de anchura, pavimento y vegetación. La forma del suelo hace referencia tanto al parcelario, como a los desniveles topográficos. El proyecto regula la forma y tamaños de las parcelas propias de cada área homogénea, así como los movimientos de tierras admisibles en cada una de ellas (por ejemplo, la creación o supresión de terrazas agrícolas).Este tema es importante en la medida que afecta decisivamente a la transformación del paisaje, a la imagen de un lugar, y por tanto, al adecuado aprovechamiento de los potenciales paisajísticos del territorio en estudio.

Por último, el proyecto fija pautas sobre la ubicación, la tipología y los usos de las construcciones en el territorio rural basadas en el análisis de las lógicas de asentamiento históricas, especialmente en lo que se refiere a la relación entre edificaciones y caminos.



Fig. 23: Propuesta sobre las áreas estratégicas vulnerables


Fig. 24: Problemática del sistema medio ambiental

4.2 EL PROYECTO FLUVIAL: EL RÍO COMO SUTURA DEL TERRITORIO

El río Cardener constituye el elemento más significativo del ámbito territorial del Baix Cardener: es la esencia de la imagen e identidad del ámbito, posee una gran capacidad de estructuración del territorio y es un recurso medioambiental y ecológico de gran valor. Dada su importancia, nuestro proyecto para el Baix Cardener ha elaborado un estudio propositivo específico para el sistema fluvial.

El proyecto fluvial propuesto se rige por dos grandes objetivos: por un lado, reforzar el papel del sistema fluvial como principal elemento estructurante del Baix Cardener, por otro lado, favorecer la regeneración medioambiental del río que permita convertirlo en auténtico recurso natural. El papel estructurante del río supone concebir de entrada el sistema fluvial como una unidad hidrológica, que incluye el río (que es como un hilo que une los distintos tramos que se suceden en su cuenca constituyendo la dimensión longitudinal de la estructura territorial), y sus distintos afluentes (rieras y torrentes que conectan el ámbito fluvial con otros ámbitos adyacentes, constituyendo la dimensión transversal de la estructura territorial). Por su parte, la regeneración del sistema fluvial se inscribe dentro de una lógica de equilibrio ambiental, que conjuga intervención humana y naturaleza, ecología y urbanismo. Para lograr estos dos objetivos de la función estructurante y la regeneración medioambiental, el proyecto fluvial propone tres líneas de intervención sobre el sistema hidrológico, las áreas de interés natural y los conectores biológicos, y los bordes y fronteras naturales, y define cinco ámbitos fluviales de actuación: el bosque del Fusteret, Antius, el paso del Cardener por Callús, los meandros de las Graveras y el punto de llegada del Cardener a Sant Joan de Vilatorrada (Figs. 29 y 30).

EL SISTEMA HIDROLÓGICO

En el estudio del sistema hidrológico del ámbito del Baix Cardener se han detectado tres problemáticas principales: el caudal, los vertidos y las áreas inundables. En cuanto al caudal, el proyecto fluvial identifica los puntos de recarga, que corresponden a las aportaciones de las rieras y torrentes, así como los numerosos puntos de captación de agua a través de infraestructuras hidráulicas como canales y azudes asociados a las colonias textiles o a los núcleos urbanos. A menudo, la captación de agua supera las aportaciones en los puntos de recarga amenazando el caudal ecológico del río, el caudal mínimo para el buen funcionamiento del ecosistema fluvial (Fig. 32).

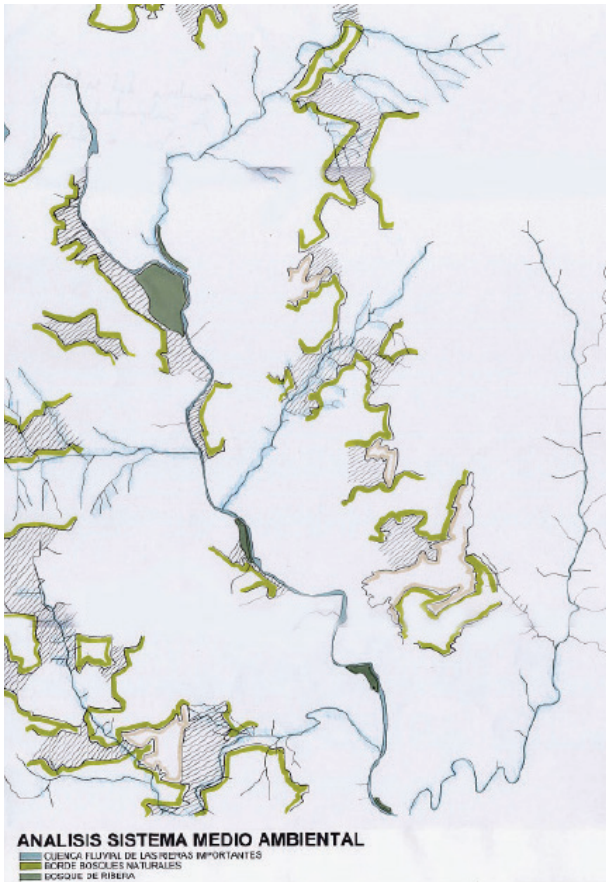


Fig. 25: Análisis sistema medio ambiental

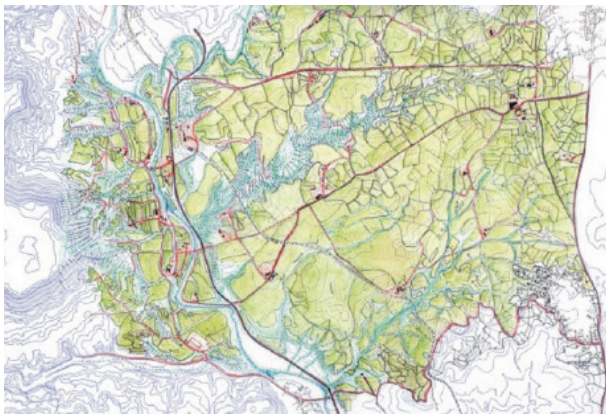

Fig. 26: Reconocer el territorio


Fig. 27: Reconocer el territorio

En segundo lugar, el proyecto fluvial constata que la contaminación del río es considerable en diferentes tramos por el vertido de aguas residuales no depuradas de los distintos centros urbanos o por la salinidad excesiva, producto de las explotaciones mineras. De entre los vertidos nocivos cabe destacar los que proceden de áreas urbanizadas situadas en otros ámbitos territoriales, pero conectados con el Cardener a través de las rieras de mayor longitud (Joncadella, Bellver, Fonollosa y Fals).

Por último, el proyecto fluvial identifica las áreas inundables, estrechamente vinculadas con las infraestructuras hidráulicas del río, y que constituyen puntos de riesgo para los distintos asentamientos urbanos. Con el fin de asegurar el caudal ecológico y la calidad del agua en el Baix Cardener (condiciones necesarias para garantizar el equilibrio ambiental y el buen funcionamiento de los corredores ecológicos tanto a lo largo del río como entre el ecosistema fluvial y los ecosistemas contiguos), el proyecto fluvial propone tres actuaciones:

- Definir y controlar los puntos de captación y de recarga de agua para poder regular el caudal del río.

- Garantizar la depuración de las aguas vertidas al río, ya sea por los asentamientos próximos al río, o por las zonas urbanizadas conectadas a éste a través de rieras y torrentes.

- Crear sistemas de depuración natural (que permiten disminuir la elevada salinidad y la concentración de nutrientes) en tres áreas escogidas por sus condiciones topográficas y de uso: el bosque del Fusteret, los meandros de las Graveras y el curso del río entre Sant Joan y Manresa.

ÁREAS DE INTERÉS NATURAL Y CONECTORES BIOLÓGICOS

La calidad ambiental, y por lo tanto, el interés natural de un territorio, depende de la biodiversidad de sus áreas homogéneas y de una buena permeabilidad que garantice los flujos biológicos entre éstas. La segunda parte del proyecto fluvial aborda la riqueza ambiental de las áreas homogéneas vinculadas al río.

A escala territorial, el proyecto considera que la presencia de bosques es garantía de biodiversidad y de flujos ecológicos, y constata que alrededor de Súria predomina el bosque de montaña, que en el tramo intermedio alrededor de Callús se produce una situación de asimetría, con bosques a poniente y predominio de áreas agrícolas más antropizadas a levante, mientras que el tramo de Sant Joan-Manresa es mucho más urbano, y las áreas de bosque asociadas al río son prácticamente inexistentes. A esta escala



Fig. 28: Propuesta sobre el sistema medio ambiental


Fig. 29: Ambitos fluviales de actuación

territorial, las rieras y torrentes conforman corredores ecológicos transversales de gran importancia (Fig. 31).

A escala del valle fluvial, nuestro proyecto detecta áreas de bosque asociadas a rieras menores o limitadas por la estructura parcelaria que generan importantes conexiones ambientales de escala intermedia, tanto transversales como longitudinales respecto al río.

En tercer lugar, el proyecto reconoce ecosistemas y áreas de menor tamaño, pero de gran riqueza ambiental, que están asociadas directamente al río. Son como mosaicos que se componen de elementos antrópicos y naturales (camino, río, canal, huerto, bosque de ribera, etc) que constituyen en algunos casos puntos de convergencia de las conectividades en el territorio con una excepcional biodiversidad.

Con el fin de consolidar el valor ambiental y ecológico del Baix Cardener el proyecto fluvial propone dos grandes líneas de actuación (Fig. 35):

- Definir unas áreas de interés natural por su gran biodiversidad (ya que reúnen distintas áreas homogéneas), así como unas áreas de conexión estratégicas que garanticen la continuidad entre las áreas de interés natural y su interacción con el sistema hidrológico.

- Impulsar la reforestación del bosque de ribera en las áreas fluviales estratégicas. Estos bosques, asociados con las áreas de depuración y con otros elementos paisajísticos naturales y antrópicos, definen los llamados mosaicos, cuyo papel será el de permitir la continuidad de los corredores de biodiversidad.

BORDES Y FRONTERAS FLUVIALES

En una tercera parte, el proyecto analiza el valle del Baix Cardener desde su morfología. Se distinguen cinco grandes áreas según la forma del territorio natural y de los usos el mismo. En primer lugar, encontramos las tierras no fijas o de aluvión, que corresponden a menudo a las áreas inundables más próximas al río y donde se han localizado fábricas, canales, regadíos y parte de algunas áreas urbanas. En segundo lugar, aparece la meseta o terraza fluvial, donde se han localizado las infraestructuras y la agricultura de menor dependencia del riego, las áreas urbanas, y actualmente los nuevos polígonos industriales. En tercer lugar, existe la cuenca del río, ocupada por áreas urbanas o explotaciones agrícolas de mayor extensión, y estructurada por redes de caminos. En el tramo intermedio entre Callús y Sant Joan de Vilatorrada la cuenca oriental se abre y coincide con el llano agrícola del Pla del Bages. Por último, hallamos una franja de ladera, conformada por las barreras topográficas de las colinas del Alt Bages que definen la cuenca y la meseta fluviales. Estas

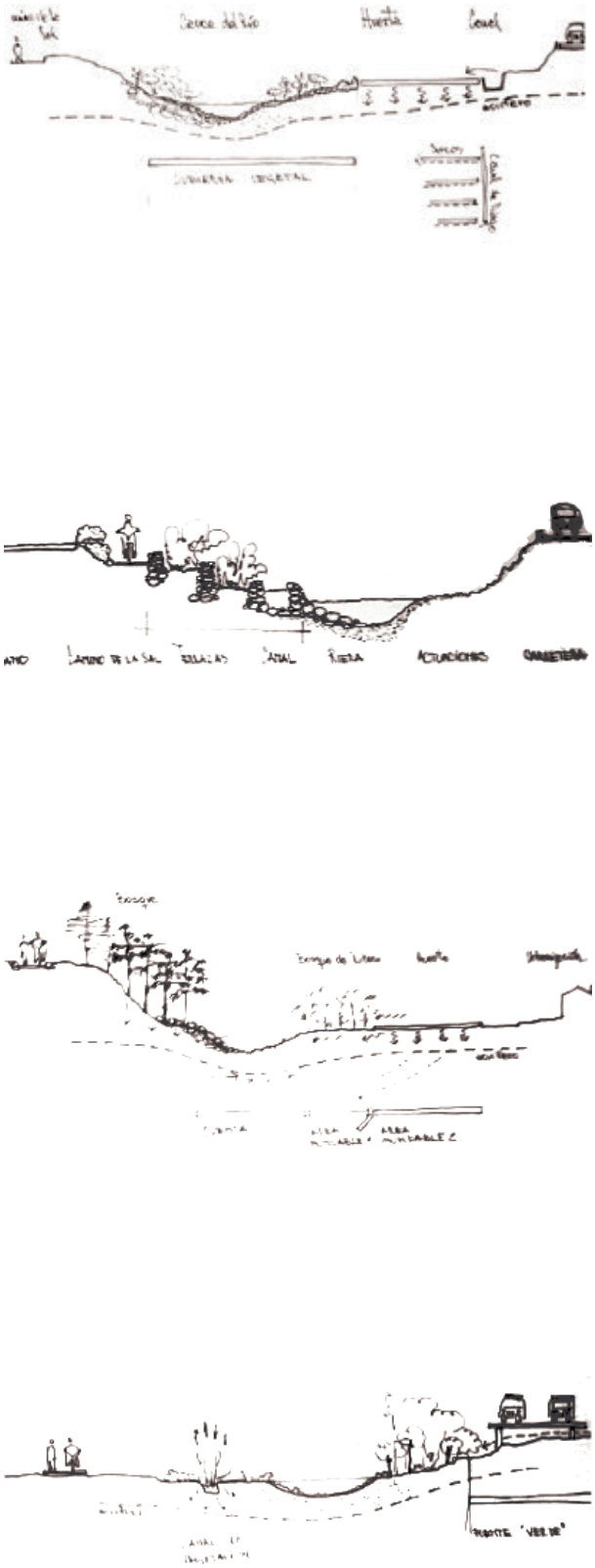


Fig. 30: Bordes y fronteras naturales

laderas se configuran como bordes fuertes donde se generan las mayores continuidades en términos de extensión y de escala territorial.

El proyecto fluvial se ha interesado por los bordes que separan y al mismo tiempo unen estas distintas áreas morfológicas. Estos bordes pueden ser irregulares o rectilíneos. Los primeros son favorables para la relación con otras áreas, y propios de los bordes naturales. Los segundos son restrictivos pues disminuyen la interacción y por lo general se corresponden a actuaciones realizadas por el hombre como infraestructuras viales o bordes urbanos.

El proyecto fluvial propone consolidar la vocación específica de cada área morfológica y potenciar la permeabilidad entre ellas. La tierras no fijas o de aluvión resultan adecuadas para el cultivo de huertos y para actividades lúdicas vinculadas al río y a las colonias textiles. La meseta o terraza fluvial es el lugar de implantación de los núcleos urbanos y dada su proximidad al río requieren una regulación especialmente atenta al impacto paisajístico de las fachadas fluviales. La cuenca del río o zona intermedia debe preservar la continuidad de las aperturas transversales. El borde o barrera topográfica constituye un elemento longitudinal casi tan continuo como el propio río, cuya permeabilidad debe estar garantizada en la mayor parte de su extensión (Fig. 34).



Fig. 31: Conectividades en el terriotorio

5. TRANSFORMACIÓN DE LOS NÚCLEOS URBANOS Y DELS SITEMA DE ACCESIBILIDAD

Con el fin de desarrollar la estructura urbana polinuclear, compacta y funcionalmente integrada en el sistema socioeconómico del Pla del Bages, que el modelo territorial para el Baix Cardener propone para alcanzar los objetivos de crecimiento sostenible y estructuración territorial, nuestro proyecto contempla distintas transformaciones tanto de las infraestructuras como de los asentamientos urbanos.

Una vez constatadas las importantes inversiones en infraestructuras realizadas en los últimos años, o en fase de ejecución (autopista Barcelona-Manresa, Eix Transversal, futuro Eix Diagonal), y una vez establecido que en caso de ser necesario el desdoblamiento del Eix Transversal, la mejor opción para esta obra de gran magnitud sería siguiendo el actual trazado, las transformaciones del sistema de accesibilidad contenidas en el proyecto territorial para el Baix Cardener se centran en completar las actuaciones de consolidación del corredor del Cardener en un potente eje viario.

En cuanto a las actuaciones sobre los asentamientos urbanos, el proyecto agrupa las intervenciones de



Fig. 32: Sistema hidrológico del Baix Cardener

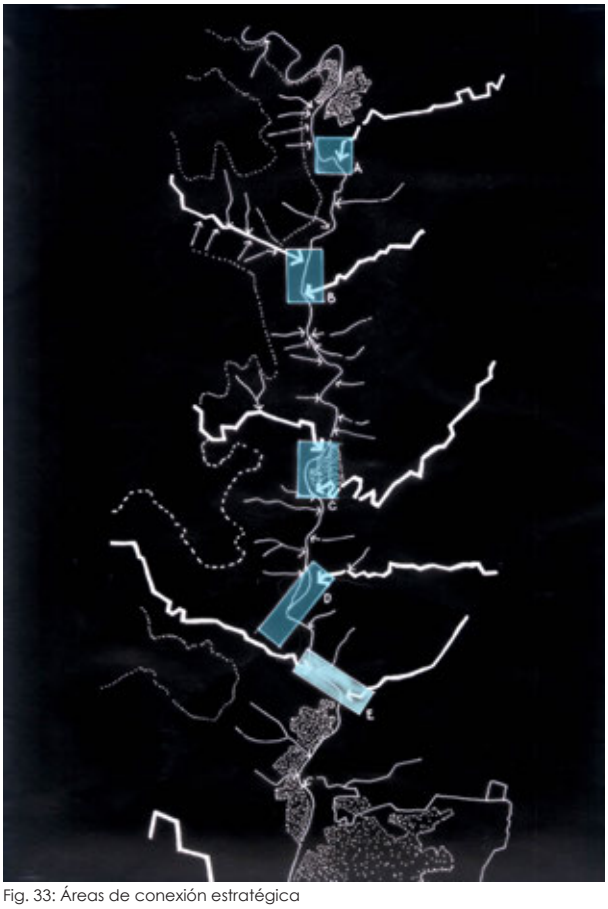


Fig. 33: Áreas de conexión estratégica

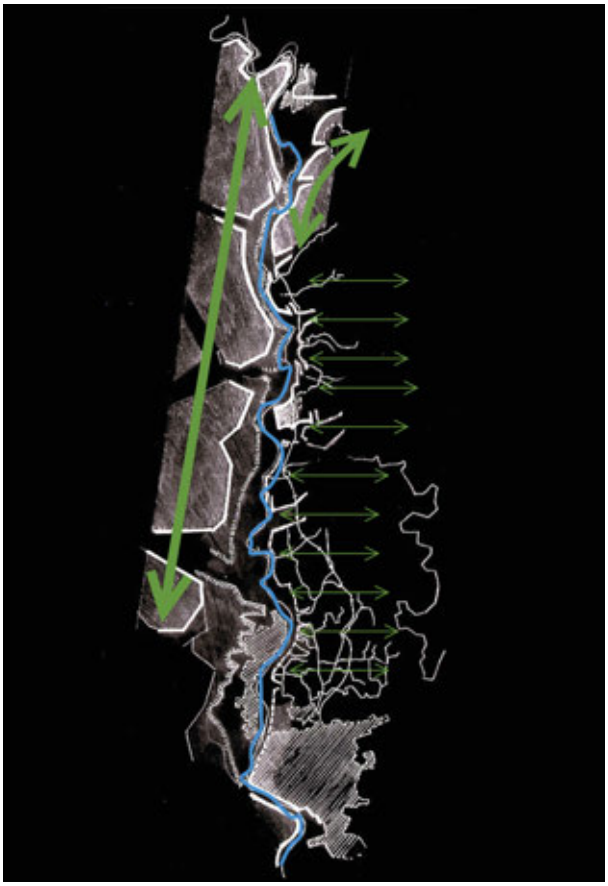

Fig. 34: Proyecto fluvial


Fig. 35: Baix Cardener-Manresa


Fig. 36: Baix Cardener


Fig. 37: Baix Cardener


Fig. 38: Manresa-Sant Joan Vilatorrada

remodelación y desarrollo urbano en dos subámbitos que presentan problemáticas y oportunidades distintas (Figs. 35-37).

Por una parte, se exponen las propuestas para el conjunto urbano funcionalmente integrado de Manresa-Sant Joan Vilatorrada, que presenta falta de vertebración, pero dispone ofrece áreas de oportunidad en el ámbito fluvial y en el sector Manresa Oeste que pueden convertirse en nuevas centralidades.

Por otra parte, se exponen las propuestas para el subámbito Callús-Súria, donde las posibilidades de crecimiento de Callús compensan las limitaciones de crecimiento de Súria, creando una estructura bipolar, y donde la ordenación de los asentamientos en el tramo intermedio debe permitir poner en valor los abundantes y ricos recursos del territorio en este tramo (Fig. 38).

5.1 LAS TRANSFORMACIONES DEL EJE VIARIO DEL CARDENER

El corredor fluvial del Cardener es desde tiempos inmemoriales una vía de acceso hacia Cardona, el Prepirineo Solsonés y Andorra. En estos últimos años, el flujo de tráfico hacia estas comarcas septentrionales ha aumentado a medida que las nuevas actividades lúdicas y turísticas (turismo cultural en Cardona, agroturismo en el Solsonés, turismo de montaña en Andorra) les aportaban una vitalidad de la que habían carecido durante los últimos dos siglos. En respuesta a este incremento del flujo circulatorio, durante los años 90 se han producido importantes mejoras en la carretera C-55 que une Manresa con Cardona y Solsona y que discurre por el margen izquierdo del río a lo largo del ámbito del Baix Cardener. Entre estas mejoras destacan las variantes de Callús y Súria, así como la ronda de Manresa, que han sacado el tráfico rápido de estos núcleos urbanos, mejorando la eficacia de las conexiones viarias y permitiendo la transformación de los tramos urbanos del anterior trazado de la carretera en nuevas vías cívicas.

Las propuestas de mejora infraestructural del proyecto para el Baix Cardener tienen como objetivo completar esta transformación de la carretera C-55 en un eje viario potente en base a dos principios:

- Completar el sistema de variantes (que permite separar el eje viario intermunicipal que pasa a rodear el núcleo urbano y transformar el tramo interno del anterior trazado en vía urbana) en el caso de Sant Joan de Vilatorrada, el único de los cuatro municipios del Baix Cardener que todavía no posee variante.

- Completar la articulación del Eje del Cardener con

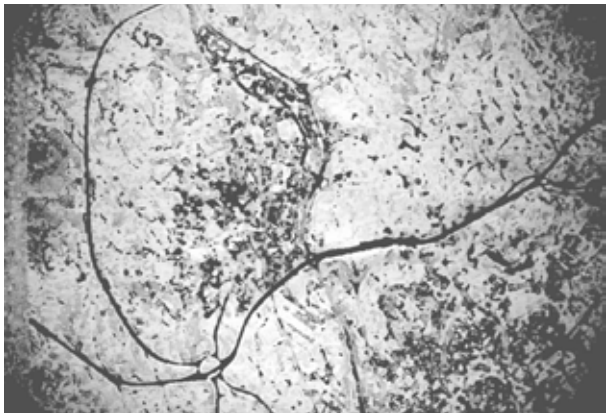


Fig. 39: Variante de circunvalación de Sant Joan de Vilatorrada

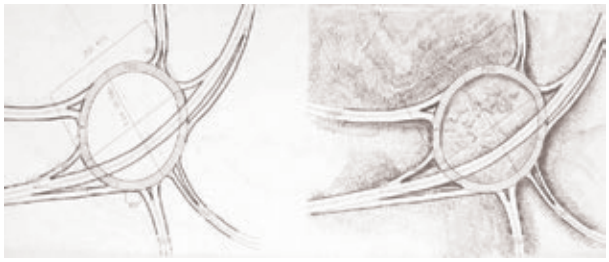


Fig. 40: Nuevo nudo de Sant Joan



Fig. 41: Eix Diagonal y Eix Transversal



Fig. 42: Acceso a Callús desde el Eje del Cardener

los otros sistemas viarios, tanto a escala comarcal (conexión con el sistema viario del Pla del Bages y de modo especial con la carretera de Sant Fruitós a Santpedor y Callús), como a escala regional (conexión con el Eix Transversal, el Eix Diagonal y la ronda de Manresa). Resolver estas conexiones significa también resolver la entrega del Eix del Cardener con la aglomeración urbana central formada por Manresa-Sant Joan.

- Ordenar los distintos accesos laterales que se producen a la largo del eje del Cardener de modo que se faciliten las entradas y salidas de la carretera sin por ello disminuir su eficacia como eje viario importante.

Este objetivo de mejora viaria del eje del Cardener se concreta en tres proyectos: la variante de Sant Joan de Vilatorrada, el nuevo nudo de Callús y la ordenación de los accesos entre Callús y Súria.

LA VARIANTE DE SANT JOAN DE VILATORRADA Y EL NUEVO NUDO SOBRE EL EIX TRANSVERSAL

El proyecto para el Baix Cardener recoge la propuesta de una variante de circunvalación del núcleo urbano de Sant Joan de Vilatorrada. Dicha variante se iniciaría justo a la entrada norte de Sant Joan de Vilatorrada, antes de que la carretera C-55 llegue al polígono industrial dels Vinyats, que se considera como el inicio del núcleo urbano. La variante rodearía Sant Joan pasando por detrás del núcleo urbano, al pie de las estribaciones de Collbaix, en un trazado que marca los límites de una eventual extensión urbana de Sant Joan y que debe garantizar los corredores verdes y de paseo entre la población y Collbaix. La variante terminaría en un nuevo nudo sobre el Eix Transversal (Fig. 39).

El nuevo nudo de Sant Joan sobre el Eix Transversal supone el desplazamiento del actual hacia el Oeste con el fin de crear una articulación viaria de primer orden. En el nuevo nudo del Eix Transversal llegarían la nueva variante de Sant Joan, así como el nuevo Eix Diagonal procedente de Igualada, de modo que se convertiría en el punto de enlace de tres grandes ejes territoriales: el Transversal, el Diagonal y el del Cardener. El nudo también se convertiría en el principal acceso desde la red viaria de primer orden hacia Sant Joan de Vilatorrada y hacia el sector Manresa Oeste (Fig. 40).

El proyecto de la variante y el nuevo nudo sobre el Eix Transversal permite alcanzar tres objetivos. En primer lugar, permite transformar el carácter del tramo urbano de la C-55 a partir del polígono dels Vinyats. Esta vía dejará de tener una función exclusivamente circulatoria y podrá acentuar su carácter cívico y de paseo. Además, mejorará la accesibilidad tanto de Manresa como de Sant Joan de Vilatorrada. Por lo tanto, el proyecto de la variante es una premisa para

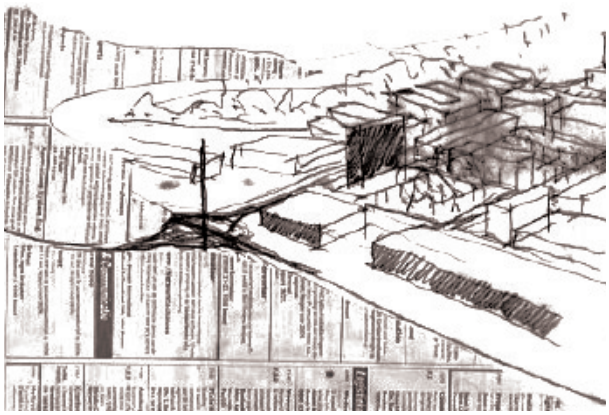


Fig. 43: Vista del nuevo nudo viario

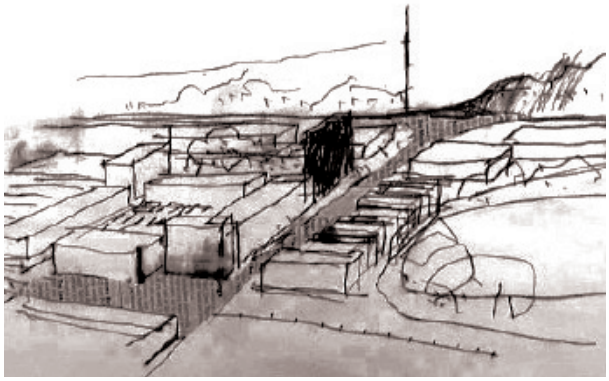


Fig. 44: Vista del nuevo nudo desde la Rambla

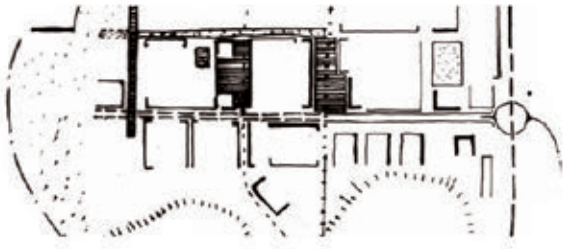


Fig. 45: Resolución en planta del eje de la Rambla

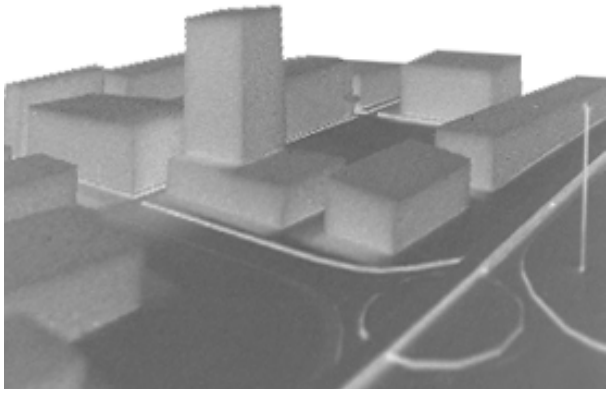


Fig. 46: Maqueta del eje de la Rambla

la reordenación viaria del conjunto Manresa–Sant Joan de Vilatorrada para lograr la vertebración de ambos municipios.

En segundo lugar, la variante y el nuevo nudo resuelven la entrega del Eje del Cardener con el conjunto urbano central del Bages, una entrega hasta el momento confusa en la medida que la carretera C-55 va perdiendo su carácter de infraestructura hasta adentrarse dentro del mismo núcleo urbano de Manresa. En tercer lugar, esta actuación permite articular el Eje del Cardener con la red viaria regional a través del Eix Diagonal y del Eix Transversal, por lo cual es fundamental para potenciar el corredor del Cardener como un importante eje viario territorial (Fig. 41).

EL NUDO DE CALLÚS

Las condiciones topográficas complejas producidas por la colina de Sant Martí de Torroella y sobre todo por la llegada de la riera de Bellver, explican que el acceso a Callús desde el Eje del Cardener y la conexión de éste con la carretera hacia Santpedor, sean actualmente deficientes. Se propone resolver estos problemas con la construcción de un nudo viario situado en medio de la variante de Callús al final de la prolongación de la nueva Rambla que vertebra el crecimiento de la población. El último tramo de la carretera Santpedor–Callús se modifica para que esta termine en el nuevo nudo (Figs. 42-46).

Con esta actuación se consigue un doble objetivo. En primer lugar, se mejora la conexión entre el Eje del Cardener y la carretera que une Callús con Santpedor y Sant Fruitós. Esta carretera aparece como un importante eje dentro de la red viaria del Pla del Bages. La mejora de esta carretera aparece como una necesidad prioritaria para consolidar la integración funcional del Pla del Bages. De este modo, el nuevo nudo de Callús traduce la posición estratégica de esta población, como rótula de articulación del eje del Cardener con el sistema del Pla del Bages, que es uno de los factores que justifica la apuesta por su crecimiento y su nuevo papel territorial. En segundo lugar, el nudo permite mejorar la accesibilidad de la población, vinculando el acceso a la estructura urbana del nuevo crecimiento, basada principalmente en la nueva rambla de Callús.



Fig. 49: Manresa y Sant Joan de Vilatorrada como conjunto urbano

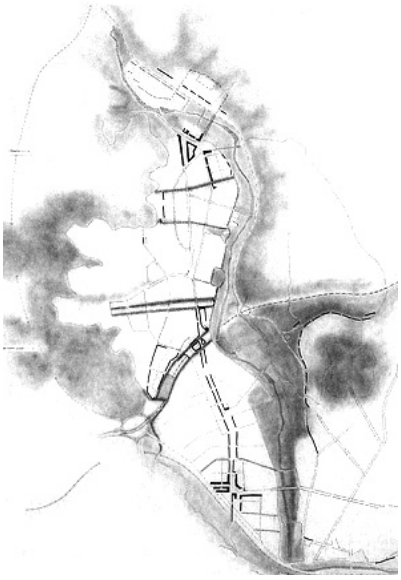


Fig. 50: Proyecto para el conjunto urbano de Manresa y Sant Joan



Fig. 51: Eje terciario de conexión entre municipios



Fig. 52: Mejora de la accesibilidad teritorial

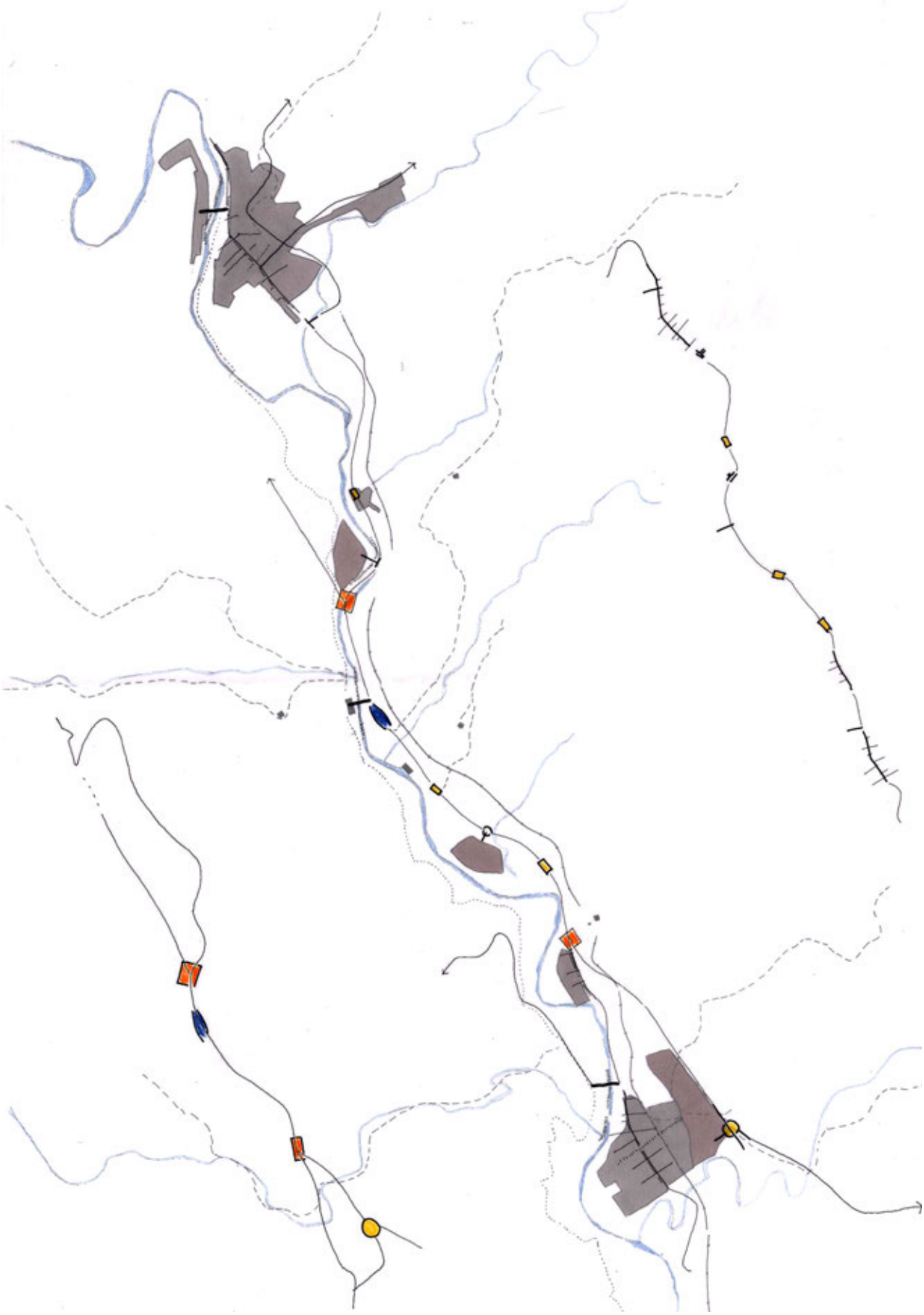


Fig. 47: Intersecciones viarias en los puntos de interés

ORDENACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD ENTRE CALLÚS Y SÚRIA

El tramo del eje del Cardener entre Callús y Súria es el más rico del Baix Cardener en recursos patrimoniales, tanto naturales como culturales. El paisaje del valle cerrado, pautado por los meandros, donde coexisten ecosistemas fluviales, agrícolas y forestales y donde encontramos importantes hitos patrimoniales como las colonias textiles o las masías, lo convierte en el portador de la imagen del Baix Cardener con un gran potencial para el desarrollo de nuevas actividades lúdicas. Desde un punto de vista viario, esta riqueza patrimonial se traduce en la abundancia de intersecciones en la carretera, que van dando acceso a los puntos de interés o actividad. Nuestro proyecto para el Baix Cardener ordena estas distintas intersecciones viarias con la intención de hacer compatibles la función de dar acceso con la fluidez viaria. El proyecto identifica tres intersecciones principales que se resaltan para facilitar la comprensión de la estructura territorial: los puntos de inicio de las variantes de Callús y Súria, y el nodo de Antius, que aparece como punto de máximo interés patrimonial e interpretativo dentro del Baix Cardener. El resto de intersecciones se tipifican y se simplifican de acuerdo con cuatro tipos de cruces (Figs. 47 y 48).

5.2 VERTEBRACIÓN Y NUEVA CENTRALIDAD EN MANRESA-SANT JOAN DE VILATORRADA

A partir del estudio del Baix Cardener, Manresa y Sant Joan de Vilatorrada aparecen como un continuo urbano funcionalmente integrado, pero que físicamente se ve truncado por dos bordes: el Eix Transversal como infraestructura de conexión a escala territorial, separa físicamente a escala local, y el propio río Cardener, al que tanto Manresa como Sant Joan de Vilatorrada han dado la espalda en los últimos decenios. El planeamiento vigente de ambas ciudades pretende invertir esta situación, y contempla una recalificación en algunas partes de la fachada fluvial con el fin de crear un sistema de espacios públicos a lo largo del mismo que relacione las dos ciudades (Fig. 49).

Por su parte, el sector Manresa Oeste que incluye la principal zona de equipamientos de Manresa (donde se encuentra el cementerio y numerosas dotaciones deportivas), un importante polígono industrial alrededor de la fábrica Pirelli (una de las mayores empresas implantadas en el Bages), así como un nuevo polígono industrial en fase de urbanización, aparece como un sector con grandes potenciales de transformación. Debidamente planeada, esta transformación aparece como una gran oportunidad no tan sólo para vertebrar urbanísticamente Manresa con Sant Joan de Vilatorrada, sino también para generar una nueva área de centralidad que consolide el papel de Manresa–Sant Joan como capital comarcal.

Frente a estas problemáticas y oportunidades, el proyecto para el Baix Cardener propone para el conjunto urbano de Manresa–Sant Joan de Vilatorrada, tres intervenciones principales que responden a tres objetivos (Fig. 50):

1. Lograr un continuo urbano correctamente vertebrado mediante la reforma del sistema viario, apostando por la continuidad física y la integración funcional entre Manresa y Sant Joan de Vilatorrada.

2. Vincular el tejido urbano con el río, transformando este tramo en la puerta del Cardener, a través de la definición de un tronco vertebrador: el Parque Fluvial del Cardener.

3. Crear una nueva centralidad que refuerce la capitalidad del conjunto Manresa-Sant Joan de Vilatorrada dentro del sistema territorial del Pla del Bages, a través de la diversidad y densidad de actividades e intercambio de medios de transporte.

LA REFORMA DEL SISTEMA VIARIO: GENERANDO NUEVAS OPORTUNIDADES

La reordenación del sistema viario entre Manresa–Sant Joan de Vilatorrada surge como respuesta al principal problema de este conjunto urbano: la falta de articulación urbanística frente a la continuidad física y a la integración funcional. Esta falta de estructuración urbana se explica por distintos motivos. Por un lado, la mala relación de los tejidos urbanos con el río, que actualmente separa más que une; por otro lado, al impacto del Eix Transversal, que actúa como barrera; en tercer lugar, al hecho de que el eje estructurante de Sant Joan de Vilatorrada se pierde al entrar en el sector Manresa Oeste; por último, a la deficiencia de las conexiones transversales entre ambos lados del río, ya que sólo existen tres puentes abiertos al tráfico, y varios de ellos mal conectados con la estructura urbana.

Así, considerando un hecho la creación de la nueva variante de Sant Joan de Vilatorrada, y en consecuencia, el cambio de carácter de la carretera C55, que en su tramo urbano pasa a convertirse en vía cívica, se propone vertebrar los sistemas viarios de Sant Joan de Vilatorrada y Manresa mediante varias intervenciones:

1. La creación de un eje terciario de conexión entre los dos municipios, a través de la prolongación de la calle mayor de Sant Joan de Vilatorrada, resolviendo su paso bajo el Eix Transversal y garantizando su continuidad a través del sector Manresa Oeste (Fig. 51).



Fig. 48: Tres intersecciones principales

2. La mejora de la accesibilidad territorial tanto de Sant Joan de Vilatorrada como de Manresa Oeste mediante sendas vías conectadas al nuevo nudo del Eix Transversal, vías que también funcionarán como contenedores de los nuevos desarrollos (Fig. 52).

3. La conclusión de la ronda de Manresa en la parte oeste de la ciudad siguiendo el trazado del Plan General actual, lo cual permite transformar el nudo que articula la C-55 con el Eix Transversal y peatonalizar el tramo de la C-55 entre el Eix Transversal y la entrada al núcleo urbano de Manresa para integrarlo en el Parque Fluvial del Cardener.

4. La creación de tres nuevos puentes asociados a recorridos viarios transversales entre ambos márgenes del río (Fig. 53).

5. La formalización de ejes de prioridad peatonal que generen un sistema de espacios libres que conecte el ámbito fluvial con las estribaciones de Collbaix a través de corredores verdes que crucen el núcleo urbano. De entre estos recorridos verdes destaca el nuevo paseo en la fachada fluvial de Sant Joan de Vilatorrada, también integrado dentro del Parque Fluvial del Cardener (Fig. 54).

EL PARQUE FLUVIAL DEL CARDENER

El Parque Fluvial del Cardener se plantea con el triple objetivo de vincular los tejidos urbanos de Manresa y Sant Joan de Vilatorrada con el Cardener, de convertir el río en un elemento de sutura y vertebración entre ambos municipios, y de crear una puerta fluvial al Baix Cardener y al conjunto de actividades lúdicas que puedan desarrollarse en él (Fig. 55).

El proyecto propone un parque verde equipado, enlazado con el territorio agrícola y natural circundante (Collbaix, las huertas de Manresa) y con las tramas urbanas que atraviesa, formando así una estructura urbana continua. Su vertebración interna basada en el río tiene dos recorridos longitudinales que permiten la permeabilidad de la ciudad hacia al Cardener: una vía-parque en Manresa, utilizando el tramo peatonalizado de la carretera C55 , y un paseo en Sant Joan de Vilatorrada.

Se prevén también pasos para cruzar el río (especialmente debajo del Eix Transversal), que refuerzan la permeabilidad entre ambos lados. Las entradas a este parque se hacen en tres puntos: al Sur una puerta coincidente con la entrada al Camino del Cardener, cerca de una nueva estación del ferrocarril; una en medio, en el Eix Transversal, que es un elemento bisagra; y al Norte, otra puerta junto al parque deportivo de Sant Joan de Vilatorrada, también coincidente con uno de los accesos al Camino del Cardener.



Fig. 53: Creación de tres nuevos puentes



Fig. 54: Ejes de prioridad peatonal



Fig. 55: Proyecto del Parque Fluvial del Cardener

El proyecto del parque se completa con la ubicación de nuevos equipamientos, utilizando la estructura de los antiguos canales industriales, la construcción de aparcamientos, y la recuperación y fortalecimiento de los bosques existentes (Figs. 56-59).

LA NUEVA CENTRALIDAD EN MANRESA-SANT JOAN DE VILATORRADA

Con la intención de reforzar la capitalidad del conjunto Manresa-Sant Joan de Vilatorrada dentro del sistema territorial del Pla del Bages, nuestro proyecto desarrolla el área de oportunidad que constituye el sector Manresa Oeste, conservando su carácter productivo, pero diversificándolo, a través un programa de actuación que comprende equipamientos, residencia, industria y espacios verdes. La ubicación de un área de nueva centralidad en este sector funciona como dinamizadora y vertebradora de las relaciones entre Manresa y Sant Joan de Vilatorrada, a través de una nueva estructura urbana basada en la reordenación viaria y el traslado de la estación.

El esquema de ordenación urbana del sector se centra básicamente en proyectar la vía de conexión entre los dos municipios, mediante un sistema de puertas, ejes y nuevos desarrollos urbanos:

- La puerta Sur, situada en el extremo meridional del sector Manresa Oeste, donde se propone una nueva estación del ferrocarril, que completa el sistema de transporte público en complementariedad con las estaciones existentes, un equipamiento cultural a escala de ciudad y un punto de articulación del nuevo sistema viario.

- La puerta Norte, que comprende la zona deportiva y los polígonos industriales de Sant Joan, se proyecta con el doble objetivo de crear un polo de atracción que funcione como cabecera del Parque Fluvial del Cardener en Sant Joan de Vilatorrada, de manera que equilibre las nuevas áreas de centralidad propuestas al extremo Sur en Manresa, y por otro lado, resolver problemas de articulación entre elementos urbanos diversos y hasta ahora inconexos (accesos viarios, equipamientos, polígonos industriales...), consolidando el limite urbano y garantizando la compacidad de Sant Joan de Vilatorrada (Figs. 60-62).

- El enlace Manresa-Sant Joan de Vilatorrada, donde se pretende modificar las relaciones entre ambos lados del Eix Transversal buscando una mayor permeabilidad entre ellos. El proyecto arquitecturiza el tramo del Eix Transversal que cruza Sant Joan de Vilatorrada con el fin de convertirlo en bisagra en vez de barrera, y dar continuidad al paseo de borde del río, generando nuevas comunicaciones transversales.



Fig. 56: Recorridos longitudinales



Fig. 57: Recorrido en el parque

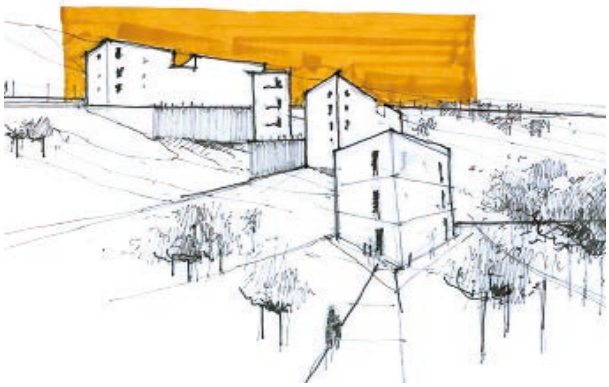


Fig. 58: Equipamiento en el parque

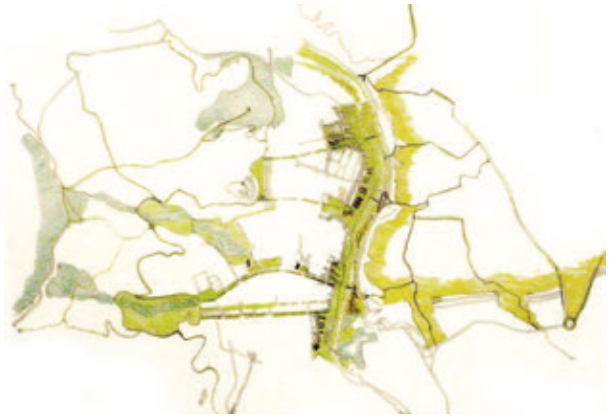


Fig. 59: Parque verde equipado

- El eje terciario: el proyecto ordena la configuración urbana de este nuevo eje estructurante del sector Manresa Oeste (que une la nueva estación con la calle mayor de Sant Joan de Vilatorrada), a partir de desarrollos urbanos a ambos lados del eje que garantizan la diversidad de usos y la permeabilidad y continuidad de la trama urbana (Fig. 63).

En resumen, a partir de una visión supramunicipal que apuesta por la integración entre ambas ciudades, el proyecto para el Baix Cardener propone reconducir las dinámicas actuales con el fin de crear una nueva centralidad basada en la diversificación de los usos y actividades que permita una estructuración contundente entre Manresa y Sant Joan de Vilatorrada y fortalezca el papel de este conjunto urbano como cabeza de la estructura polinuclear del Pla del Bages. Por otro lado, la apuesta por un modelo de ciudad compacta fomenta la transformación interna de las ciudades, y libera de presión a los entornos rústicos, permitiendo un equilibrio entre zonas urbanas y naturales. En este contexto, el Parque Fluvial del Cardener, al mismo tiempo que estructura ambas ciudades, se convierte en la puerta al eje verde y lúdico del Cardener.

5.3 REEQUILIBRIO CALLÚS-SÚRIA Y ORDENACIÓN DE LOS ASENTAMIENTOS FLUVIALES

La necesidad de concebir el desarrollo de los núcleos urbanos desde una perspectiva supramunicipal que permita una distribución equilibrada del crecimiento y la implantación de la estructura urbana polinuclear propuesta por nuestro proyecto aparece claramente en el caso de los municipios de Callús y Súria. Se trata de poblaciones con problemáticas y oportunidades urbanísticas muy distintas y que pueden resultar complementarias.

Por su parte, Súria es un núcleo urbano con dificultades para crecer, debido a la compleja topografía del municipio, que hace que prácticamente haya agotado todos los suelos aptos para urbanizar. Sin embargo, la proximidad de Súria a espacios fluviales de máximo interés (como pueden ser el Pla de Reguant, con las huertas y el bosque del Fusteret, directamente conectados a Antius a través de la Pobla), así como la preservación de su casco antiguo, que cuenta ya con algunas infraestructuras turísticas, constituyen un potencial para que Súria se aproveche al máximo de las nuevas actividades lúdicas que puedan generarse.

En el caso de Callús se trata de un núcleo muy pequeño, debido a lo cual, hasta el momento, no ha podido jugar ningún papel equilibrante dentro de las dinámicas socioeconómicas de la comarca. Sin embargo, el municipio ofrece condiciones idóneas para un importante crecimiento. En primer lugar, Callús está situado en una



Fig. 60: Puerta Norte



Fig. 61: Sección calle tipo

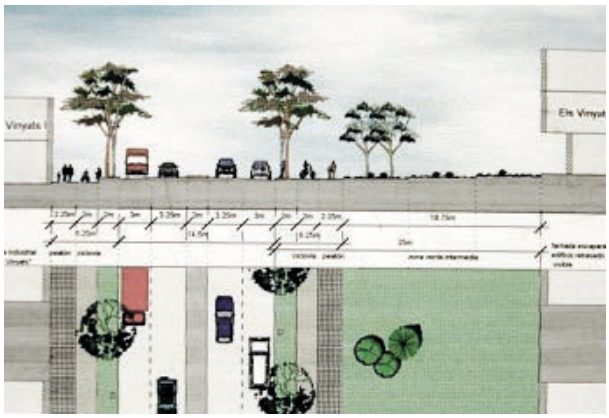


Fig. 62: Sección calle-parque tipo

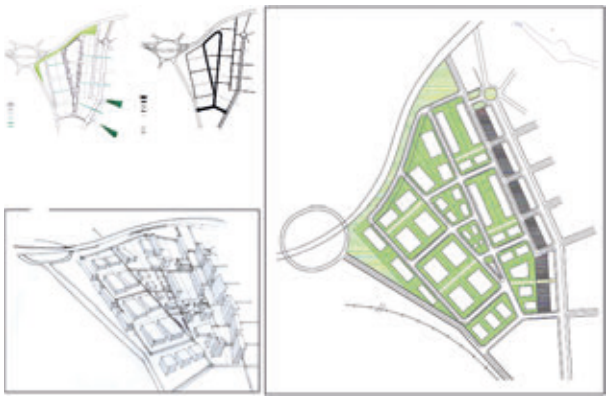


Fig. 63: Eje terciario

posición estratégica. Se encuentra en la confluencia del Eje del Cardener con la carretera procedente de Sant Fruitós y Santpedor, jugando un papel de rótula de articulación entre el corredor del Cardener y el Pla del Bages que se ve reforzada por la creación de un nuevo nudo viario.

Tiene una excelente accesibilidad dada su buena conexión con el Eix Transversal y la ronda de Manresa, accesibilidad que aumentará con la entrada en funcionamiento de la variante prevista de Sant Joan y el nuevo nudo sobre el Eix Transversal. En segundo lugar, el municipio dispone de terrenos aptos para urbanizar próximos al tejido urbano consolidado e inscritos dentro de límites claros (el propio río, la variante, la riera de Bellver) que facilitan un crecimiento compacto y estructurado del núcleo actual. Que Callús sea capaz de ofrecer nuevo suelo urbanizable para responder a la demanda de crecimiento residencial e industrial que garantice el carácter compacto del núcleo es fundamental para evitar asentamientos no deseados a lo largo del Cardener entre Callús y Súria, implantaciones que podrían dañar enormemente el potencial de desarrollo asociado a los recursos patrimoniales de este tramo (Fig. 64).

Dadas estas problemáticas y oportunidades, el proyecto para el Baix Cardener propone un desarrollo complementario entre Súria y Callús que genere una estructura bipolar en este tramo superior del Baix Cardener. Esta complementariedad es doble. Por un lado, se produce una complementariedad en la oferta de suelo: el municipio de Callús debe ofrecer nuevo suelo urbanizable para responder a una demanda residencial e industrial que Súria no puede atender sin ocupar suelos poco aptos y cuya urbanización implica un fuerte impacto ambiental (como es el caso del polígono previsto en la Pobla).

Por otro lado, se fomenta una complementariedad funcional: Callús se consolida como una población con potencial de crecimiento residencial e industrial como otros núcleos del Pla del Bages, mientras que Súria puede apostar por convertirse en el centro de servicios lúdico-turísticos vinculado a las nuevas actividades alrededor de los recursos patrimoniales del Cardener, lo que le permitirá diversificar su economía, en la actualidad excesivamente dependiente de la explotación minera.

Esta propuesta de desarrollo complementario entre Súria y Callús permite alcanzar un triple objetivo: dar respuesta a las demandas de consumo de nuevo suelo, preservar los recursos patrimoniales en vistas a generar nuevas actividades y generar una estructura bipolar integrada a la estructura polinuclear más amplia del Pla del Bages.

Para lograr estos objetivos, el proyecto propone tres intervenciones: la ordenación del crecimiento de Callús, la ordenación de los asentamientos fluviales en el tramo entre Callús y Súria y la reforma urbana de Súria.

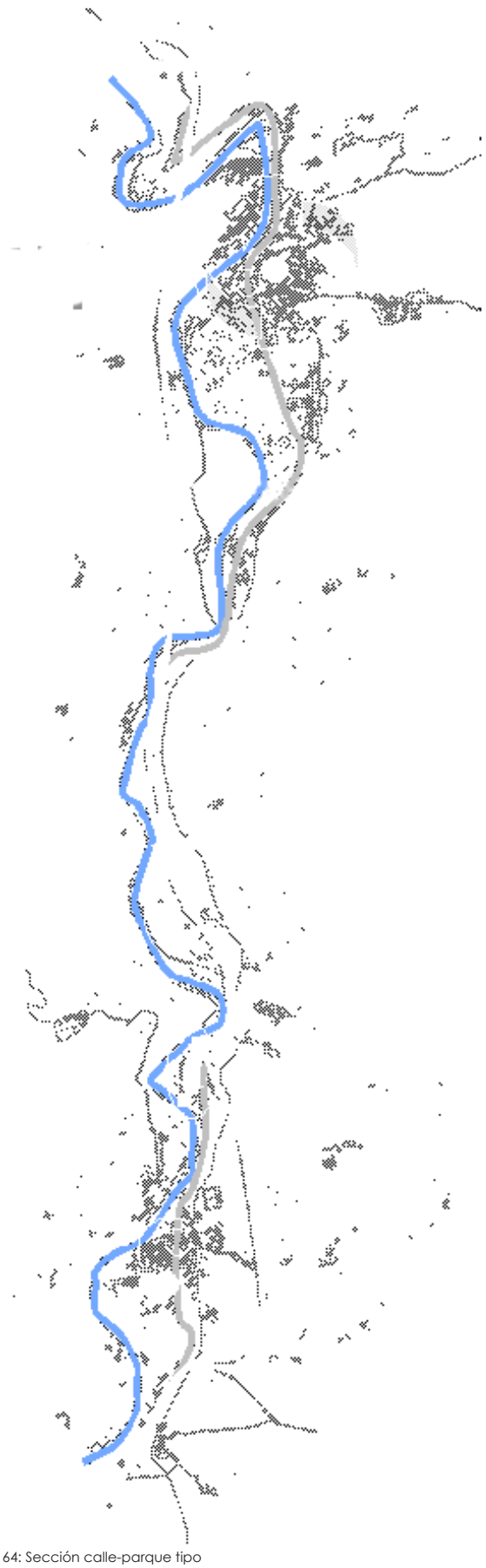


Fig. 64: Sección calle-parque tipo

ORDENACIÓN DEL CRECIMIENTO DE CALLÚS

El proyecto de ordenación del crecimiento de Callús parte de la definición de una estructura urbana potente. Esta estructura está constituida por tres grandes elementos. En primer lugar, el tramo urbano de la antigua carretera C-55 se convierte en una vía cívica que desemboca en la carretera que conduce a Sant Mateu de Bages. En segundo lugar, se proyecta una nueva Rambla perpendicular al río y al primer eje cívico que actúa como vertebradora de los nuevos crecimientos. Esta Rambla culmina en el nuevo nudo viario, que mejora la articulación de Callús con la red viaria territorial y constituye el tercer elemento de la estructura urbana. Una estructura que genera unos espacios de gran centralidad a lo largo de los dos ejes cívicos y especialmente en su cruce, donde puede ubicarse una estación de tren, ya que la vía férrea que une las minas de Súria con Manresa pasa en su proximidad (Figs. 65 y 66).

Seguidamente, el proyecto para el Baix Cardener ordena los crecimientos residenciales, el nuevo suelo industrial y la fachada fluvial de la población. El proyecto Callús residencial propone una tipología de viviendas de densidad media en el centro del nuevo núcleo que favorezcan la intensidad de uso y configuren los ejes urbanos principales, y una vivienda de menor densidad próxima al río y la riera de Bellver para facilitar la transición con las áreas naturales. El proyecto Callús productivo ofrece un suelo industrial en la franja exterior del núcleo urbano, a lo largo de la variante del eje del Cardener con buenas perspectivas de desarrollo debido a sus excelentes condiciones de accesibilidad y a su buena integración con un entorno natural de alta calidad. Finalmente, el proyecto de la fachada fluvial completa el frente urbano existente, mejora las conexiones entre ambos márgenes del río, crea un paseo fluvial que se inscribe dentro de un recorrido más amplio a lo largo del Cardener y, en definitiva, integra los espacios agrícolas, los equipamientos urbanos próximos al río y algunas edificaciones singulares (como la Fábrica Nova) con el fin de preservar una imagen rural propia del actual núcleo de Callús que facilite su articulación con las valiosos espacios naturales del entorno (Fig. 67).

NUEVOS ASENTAMIENTOS Y ACTIVIDADES EN LAS COLONIAS TEXTILES

El tramo intermedio entre Callús y Súria está caracterizado por la presencia de antiguas colonias textiles que con sus lógicas de implantación marcan el territorio de una forma singular, generando una estructura lineal de fácil lectura formada por la sucesión de espacios fluviales, naturales o agrícolas, con asentamientos puntuales de gran valor cultural.

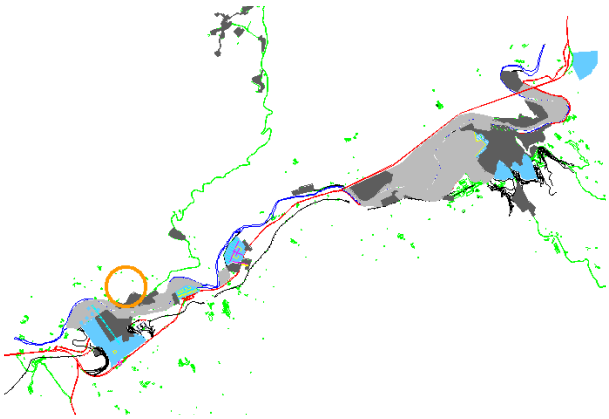


Fig. 65: Ordenación del crecimiento de Callús

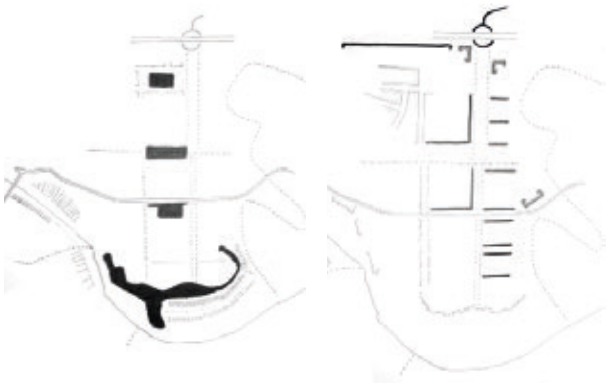


Fig. 66: Nueva estructuración urbana

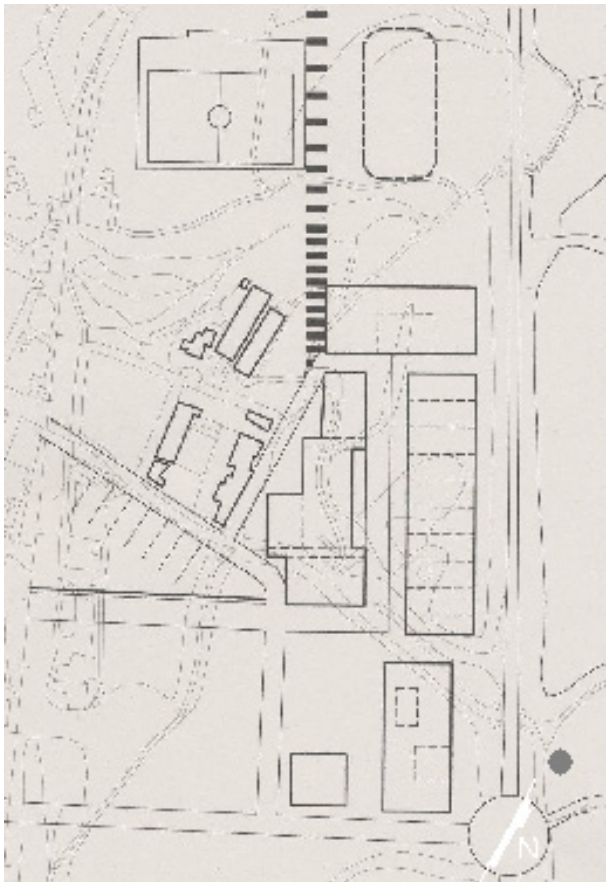


Fig. 67: Equipamientos urbanos próximos al río

Básicamente se distinguen tres unidades fluviales asociadas a sus correspondientes colonias textiles: Can Cavaller, el Cortés y Antius. Esta riqueza patrimonial y su buena accesibilidad al situarse a lo largo del eje viario del Cardener y de la línea de tren de las minas convierten este tramo en uno de los de mayor interés del Baix Cardener. El proyecto para el Baix Cardener propone ordenar los usos más apropiados a cada uno de estos espacios garantizando la preservación de su valor ambiental, paisajístico y cultural (Fig. 68).

En el caso de Can Cavaller y el Cortés, nuestro proyecto incorpora estos espacios a la lógica de crecimiento del municipio de Callús. En Can Cavaller, situado muy cerca del núcleo de Callús, donde el tramo urbano de la antigua carretera C-55 y la nueva variante se bifurcan, el proyecto prevé un desarrollo residencial de densidad media y con diversidad de tipologías edificatorias que constituirá un nuevo barrio de Callús limitado por el parque urbana por un lado y formando una nueva fachada sobre la antigua carretera convertida en vía cívica. La colonia textil constituye un espacio central vertebrador del nuevo tejido. En el Cortés, alrededor del cual se había constituido el pequeño vecindario del Bogatell del que todavía quedan varias edificaciones, el proyecto ordena el crecimiento industrial previsto por el planeamiento vigente y propone naves aisladas, en parcelas cuya morfología está en estrecha relación con la edificación existente. El nuevo polígono industrial constituirá una fachada urbana sobre la carretera C-55 y a través del camino que desciende por una pequeña riera está directamente conectado con el espacio fluvial donde de conservan las huertas del Cortés (Figs. 69-71).

La propuesta para el espacio vinculado a la masía y la colonia textil de Antius es completamente distinta. En Antius no se proyecta un crecimiento residencial o industrial, sino que se transforma en un centro de interpretación del territorio. La riqueza paisajística dada por la coexistencia del entorno fluvial, de las explotaciones agrícolas, de las masas forestales de Castelltallat perfectamente articuladas a través de la red de caminos rurales y la presencia de múltiples hitos patrimoniales (masías y la colonia textil) hacen de Antius el enclave idóneo para ofrecer unas actividades y servicios lúdicos. Antius se convierte de este modo en un nodo principal dentro del sistema de interpretación de los recursos patrimoniales del territorio, ya que en él confluyen el camino longitudinal a lo largo del Cardener, rutas que conducen tanto a Castelltallat como a Castellnou, así como la carretera y el tren.

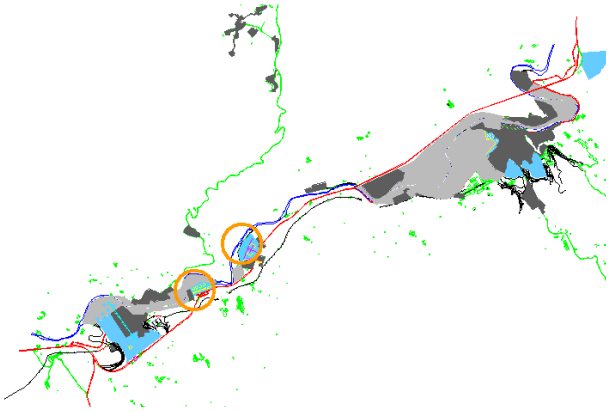


Fig. 68: Nuevos asentamientos y actividades en las colonias texitles

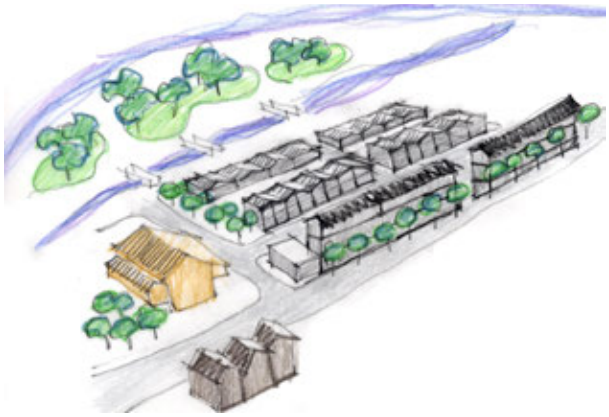


Fig. 69: Proyecto en Can Cavaller

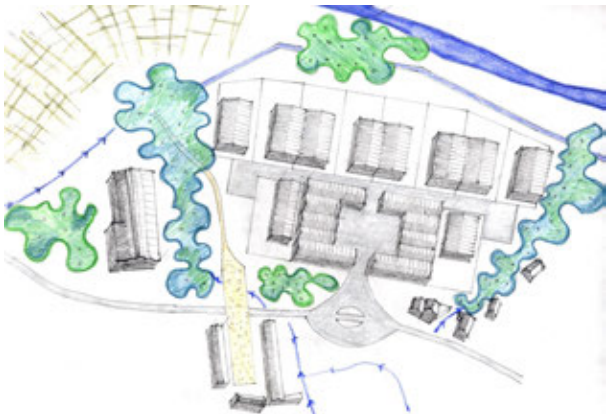


Fig. 70: Diversidad tipológica de los crecimientos residenciales

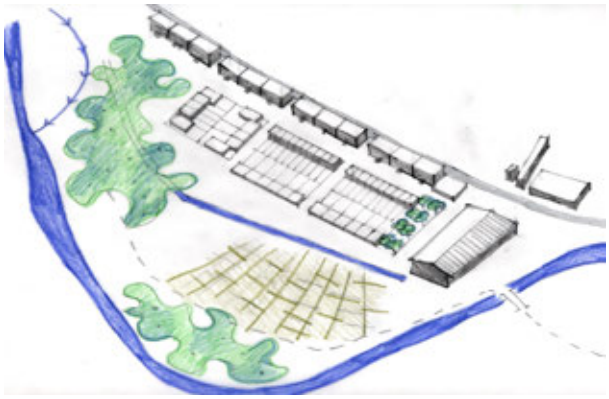


Fig. 71: Proyecto en el Cortés

REFORMA URBANA DE SÚRIA: UNA APERTURA HACIA EL ESPACIO FLUVIAL

Las limitadas posibilidades de crecimiento de Súria (debido a la complejidad topográfica y a la inestabilidad producida por la actividad extractiva), la necesidad de diversificar su economía para disminuir su dependencia de la actividad minera y su potencial lúdico-turístico dada su vinculación con áreas de gran interés son las razonas por las que el proyecto para el Baix Cardener se centra en los aspectos de la reforma urbana de Súria que mejor pueden favorecer esta apertura de Súria hacia el espacio fluvial y sus riquezas.

Esta reforma urbana de apertura al río y a sus futuras actividades lúdicas se concreta en tres actuaciones principales. En primer lugar, la reordenación de la fachada fluvial y la creación de un paseo a lo largo del río. En segundo lugar, la mejora de las articulaciones del casco urbano con las huertas del Pla de Reguant, que deben ser al mismo tiempo espacio de producción agrícola y espacio recreativo. Por último, se resalta la importancia de la relación del Bosque del Fusteret con el área de Antius a través de la Pobla (lo que supone la supresión del polígono industrial previsto en estos terrenos) (Figs. 72-75).

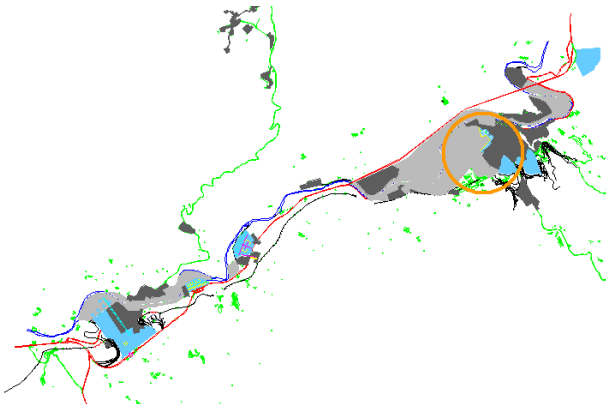


Fig. 72: Reforma urbana de Súria

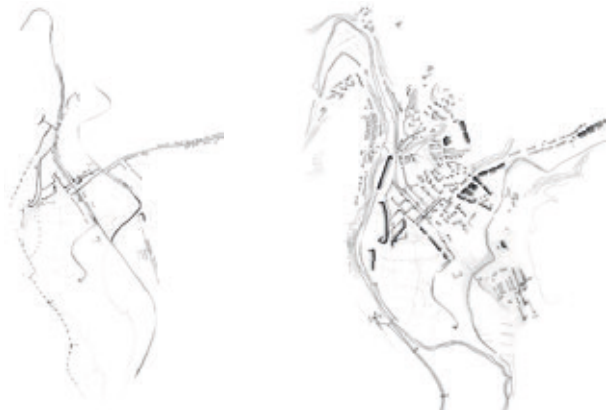


Fig. 73: Estrategias de reforma urbana

6. ORDENACIÓN INTERPRETATIVA DE LOS RECURSOS

Considerar el territorio no sólo como el soporte de la actividad socioeconómica, sino como un recurso capaz de generar riqueza y aumentar la calidad de vida a través de actividades lúdico-turísticas y capaz también de transmitir la imagen e identidad de un ámbito territorial, es uno de los principios fundamentales del proyecto para el Baix Cardener.

Bajo la idea de interpretar el territorio, nuestro proyecto propone cuatro intervenciones destinadas a organizar y dar sentido a los recursos tanto naturales como culturales del Baix Cardener: convertir este eje en un elemento de lectura y comprensión del territorio; implantar un tren turístico aprovechando la infraestructura ferroviaria de la mina; establecer unas rutas transversales que unen el valle del Cardener con otros ámbitos territoriales adyacentes; y crear un recorrido longitudinal, el camino del Cardener, a lo largo del curso del río. Estas intervenciones utilizan algunos de los instrumentos propios de los proyectos de parques patrimoniales como pueden ser la definición de recorridos, de puertas de acceso, de nodos de servicios e interpretación.

Se trata de intervenciones que no sólo contribuyen a valorizar los recursos del territorio, sino que crean sistemas que junto con el fluvial constituyen la estructura



Fig. 74: Remodelación de la fachada fluvial

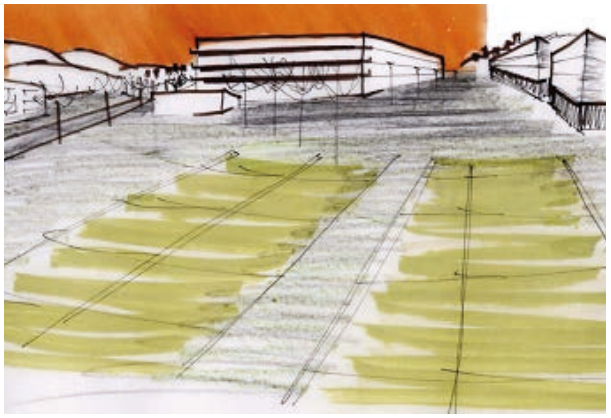


Fig. 75: Mejorar la reclación casco urbano-huertas

territorial del Baix Cardener. Esta estructura presenta una triple dimensión: longitudinal (los elementos que establecen relaciones entre los distintos tramos del río, como el camino del Cardener, la carretera o el propio curso fluvial), transversal (los elementos que relacionan el Baix Cardener con los ámbitos limítrofes, como es el caso del tren turístico o de las rutas del Cardener) y nodal (aquellos puntos en que se relacionan los distintos sistemas de la estructura longitudinal y transversal, ya que por ejemplo en ellos confluyen el río, la carretera, una parada del tren, el camino del Cardener, una ruta del Cardener y un centro de interpretación y de servicios).

6.1 LA CARRETERA COMO LECTURA DEL TERRITORIO

Para lograr la revitalización del territorio resulta de gran importancia, no solo la posibilidad de acceder a él, sino también el entendimiento que tenemos del mismo. Es por ello que en el marco de las intervenciones de interpretación del territorio se propone, en primer lugar, un modelo de lectura desde la carretera, es decir, se pretende que al recorrer la carretera la C-55 uno pueda percibir y entender como es la forma y la vida existente en este ámbito del Baix Cardener. Esto implica pautar el ordenamiento paisajístico de la carretera, o sea proponer reglas que den valor al entorno de la vía y definan intervenciones tipo (Figs. 76-79).

Tomando como referencia los estudios de Kevin Lynch (A View from the Road) y a través de un código de símbolos, se identifican tanto los elementos que componen la carretera, como aquéllos que son percibidos desde ella, especialmente los de mayor impacto visual. Entre estos elementos encontramos las construcciones próximas a la carretera, que tienden a saturarla y paramentarla y que multiplican los accesos y disminuyen la fluidez del tráfico, las construcciones o hitos topográficos prominentes por su situación, que puntúan el paisaje, y las intersecciones viales, que deben mostrar claramente los espacios a los que dan acceso. Seguidamente, el proyecto califica las características de estos elementos previamente identificados y pone en valor aquéllos elementos que resultan adecuados para interpretar el territorio (Fig. 80).

En una segunda fase, el proyecto identifica cinco tramos de la carretera con diferentes características que ofrecen lecturas de los distintos aspectos del territorio: un tramo urbano de Manresa a Sant Joan de Vilatorrada, el tramo de Joncadella, el tramo de la variante de Callús, el tramo de las colonias, y el tramo de la variante de Súria.

Finalmente, el proyecto desarrolla tres instrumentos de lectura del territorio que permiten una actuación concreta y eficaz en cada uno de los tramos, y que


Fig. 76: Ordenación paisajística 1


Fig. 77: Ordenación paisajística 2


Fig. 78: Ordenación paisajística 3


Fig. 79: Ordenación paisajística 4

se aplicaron como ejemplo práctico al tramo de las colonias. El primero de estos instrumentos es el concepto de molde natural del recorrido paisajístico, que se refiere al entorno topográfico o edificado más cercano a la carretera y el que la afecta directa y visualmente. El segundo instrumento consiste en enfatizar las bolsas de identidad, que son los espacios singulares que atraen la atención del conductor. El tercer instrumento es la puntuación (mediante el alumbrado, por ejemplo) de los caminos y vías de acceso al territorio, como intervención especifica en la carretera que clarifica sus intersecciones (Figs. 81-83).

Con estas propuestas nuestro proyecto pretende transformar la carretera C-55 en un recorrido que nos lleve al Baix Cardener y no sólo a Cardona o a Solsona. Y si hay que hacer un viaje hacia estas dos ciudades, entonces que sea un paseo por el Baix Cardener y no un paso a través del Baix Cardener.

6.2 EL TREN TURÍSTICO

La propuesta de implantar un tren turístico que funcione los días festivos a partir de la infraestructura ferroviaria que sirve para transportar las extracciones de potasa desde la minas de Súria y Sallent hasta Barcelona pasando por Manresa, constituye uno de los mecanismos que nuestro proyecto utiliza para convertir el Baix Cardener en un eje patrimonial y turístico, aprovechando sus recursos naturales y culturales.

De forma preliminar, el proyecto para el Baix Cardener ha considerado si existían las condiciones no sólo para implantar un tren turístico, sino para que la línea pudiese funcionar como tren de pasajeros, dado que el considerable porcentaje de movilidad obligada que se produce entre los municipios del Pla del Bages hace necesario contar con un sistema de transporte público eficiente para cubrir estos movimientos. Con los estudios de movilidad obligada por trabajo y estudio en la comarca se verificó en primer lugar que no era viable la implementación de un tren de pasajeros. Según las hipótesis de crcimiento socioeconómico, ni tan siquiera en el año 2010 el incremento previsible de la demanda justifica dicho tren (Fig. 84).

Teniendo en cuenta que un tren de pasajeros no es viable, pero disponiendo de la infraestructura de un trazado existente y como este territorio cuenta con un gran potencial turístico, se optó por proponer un tren que responda a dicho potencial, que solo se utilizaría en los fines de semana y que también serviría de complemento al tren verde de la Séquia (un proyecto previo de tren turístico que utilizaría la línea Manresa–Sallent a lo largo del futuro parque de la Sèquia) (Fig. 85).

Para evaluar la viabilidad del tren turístico se reconocieron los recursos de interés patrimonial y

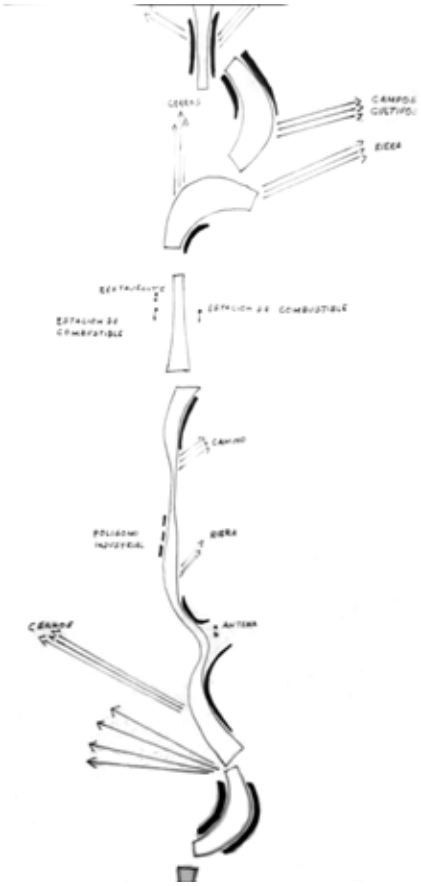


Fig. 80: El análisis

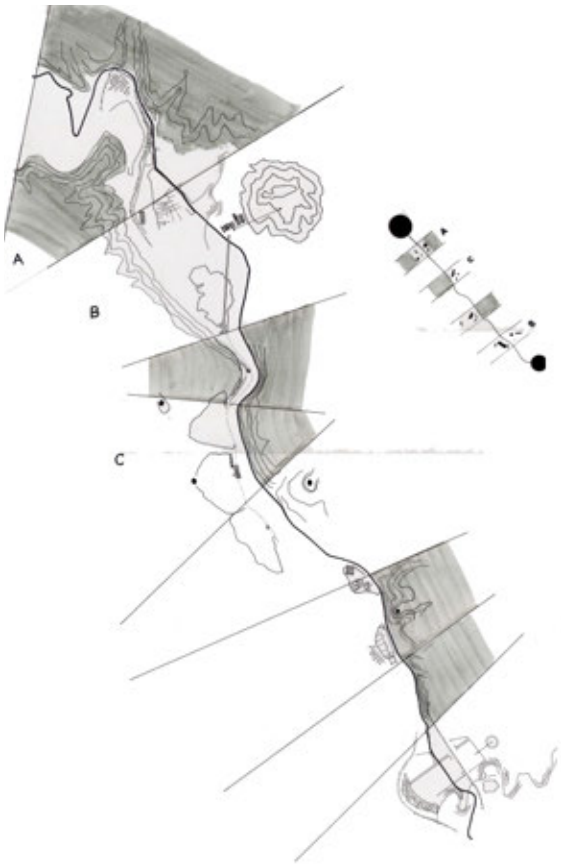


Fig. 81: Esquema del recorrido paisajístico

natural con que cuenta el territorio, logrando así establecer cuatro unidades temáticas que consideran el tipo de recursos, su relación con los sistemas urbanos y su accesibilidad local y territorial. Estas unidades son: la sal y la potasa, la naturaleza, el patrimonio medieval y las colonias. Las unidades temáticas están relacionadas entre sí por un elemento muy importante que es el agua, entendiéndose como agua, el río, las rieras, los canales y la Séquia.

Las paradas del tren turístico están vinculadas a las unidades temáticas y a los itinerarios turísticos transversales propuestos para el territorio, de modo que constituyen puntos de centralidad territorial importantes. En cada parada se proponen recorridos dentro de las unidades temáticas, que permiten reconocer el territorio y lograr la articulación de los recursos patrimoniales y naturales relevantes entre ellos y con el camino del Cardener, el recorrido longitudinal a lo largo del río. Las paradas situadas dentro de centros urbanos pretenden crear una mayor dinámica turística y potenciar el comercio y los recursos locales. Las paradas situadas fuera de estos centros potenciarían los recursos naturales y paisajísticos del lugar.

El recorrido empieza en el Parque de l'Agulla y tiene su apeadero final en Súria (Fig. 86). Esta parada se coloca estratégicamente en la Mina, centro de la unidad temática de la potasa, de modo que la actividad minera no sea sólo una actividad de producción industrial, sino que genere también una actividad turística que pueda durar más que la propia mina. Esta parada, debidamente conectada con la trama urbana de Súria, también permite el acceso al casco antiguo y al resto de recursos turísticos es esta población que constituye la unidad temática del patrimonio medieval.

Se proponen dos paradas intermedias, una en Callús y otra en Antius, que funcionan como dos nodos del eje que estructura la unidad temática, de las colonias. La parada de Antius permite acceder al recorrido propuesto entre las colonias textiles más importantes. La parada de Callús permite el acceso a unos puntos satélite de esta unidad temática como son el castillo de Callús y el parque fluvial propuesto. Se propone además otra parada en Sant Martí de Torroella que tiene como objetivo incentivar el crecimiento de este núcleo debido a su valor histórico como antigua cabeza del actual municipio de Sant Joan de Vilatorrada. Esta parada permite el fácil acceso a la riera de Joncadella y a su entorno, y es un punto importante de conexión con el camino del Cardener, constituyendo el acceso a la unidad temática dedicada a los recursos naturales del Baix Cardener.

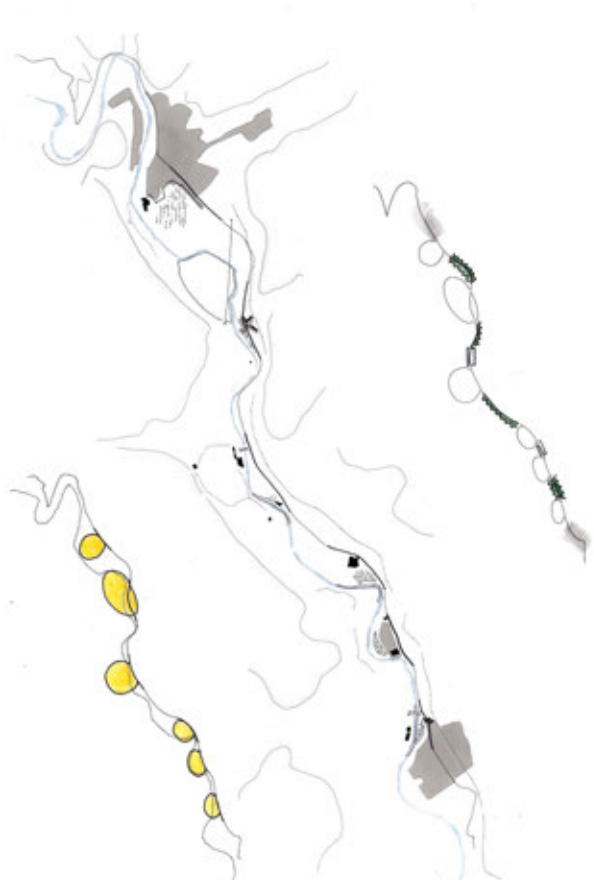


Fig. 82: Espacios singulares que atraen la atención del conductor

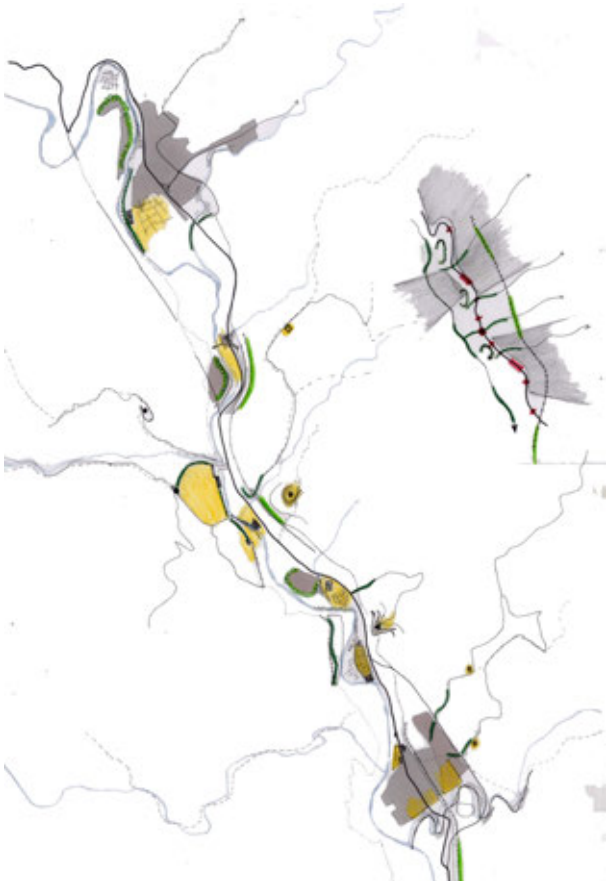


Fig. 83: Puntuación de los caminos y vías de acceso al territorio

6.3 LAS RUTAS DEL CARDENER

Este proyecto tiene como principal objetivo poner en valor el territorio a través de la interpretación de la dimensión transversal del Baix Cardener, perdida a lo largo de los últimos dos siglos, a partir del momento en que las tierras altas del Bages se fueron despoblando a raíz de la Revolución Industrial (Fig. 89).

Los criterios de intervención utilizados en este proyecto son la valorización y preservación de los recursos patrimoniales, el fomento de las economías complementarias con el turismo rural como actividad emergente y la utilización de la red de caminos agrícolas como medio de desarrollo de esas economías complementarias. Se entiende por economías complementarias los servicios de alojamiento, restauración y oferta lúdica asociados al turismo rural (Fig. 87).

A partir de una estudio de los numerosos caminos rurales existentes, se seleccionaron aquéllos que (según los criterios de continuidad, pendiente, interés paisajístico y presencia de recursos patrimoniales) podían convertirse en itinerarios turísticos interpretativos del territorio, que nuestro proyecto llama las Rutas del Cardener. Se definieron tres áreas principales, cada una de las cuales con sus propios circuitos: zona norte de Castelltallat, Castellnou y el Pla de Bages (Figs. 88-90).

La entrada en estas áreas y a sus recorridos se produce partiendo del camino del Cardener, que actúa como espina dorsal de todo el ámbito territorial. Así, los puntos de partida de cada itinerario están se sitúan en un núcleo de servicios localizado junto al río Cardener, mientras que los puntos de llegada son puntos de gran interés patrimonial dentro de los recorridos propuestos y que se proponen como limites del área de estudio (Figs. 91 y 92).

El proyecto clasifica los itinerarios turísticos según los tipos de desplazamiento (vehiculares o peatonales), los tipos de recursos y temas (de riera o de masía), y las distancias y dificultad del recorrido (lejanos o próximos).

La estructura de este sistema de itinerarios turísticos se basa en cinco elementos: las puertas de acceso a los recorridos, los hitos patrimoniales, los nodos intermedios (puntos de información donde también existe la posibilidad de un intercambio de medio de transporte), las áreas de descanso y contemplación, y el centro de interpretación situado en Antius.

En conclusión, se pretende dotar el Baix Cardener con una potente estructura transversal, perfectamente articulada al eje estructurante longitudinal constituido por el río, el Camino del Cardener y la carretera C-55, que al mismo tiempo de acceso a los recursos patrimoniales de los ámbitos vecinos.

Movilidad obligada por trabajo desde Súria y Callús hasta Manresa

Poblaciones	Nº Desplazamientos
Callús-Manresa	309
Callús-Súria	18
Manresa-Callús	47
Súria-Callús	35
Súria-Manresa	247
Manresa-Súria	131
	787

Movilidad obligada por trabajo desde Súria y Callús hasta Barcelona y cercanías

Poblaciones	Nº Desplazamientos
Callús-Barcelona	31
Barcelona-Callús	2
Súria-Barcelona	69
Súria-Cornellá	5
Súria-Martorell	3
Barcelona-Súria	5
Sant Boi-Súria	2
	117

Desplazamientos totales trabajo	904

Movilidad obligada por estudios desde Súria y Callús hasta Manresa

Poblaciones	Nº Desplazamientos
Callús-Manresa	32
Callús-Súria	38
Manresa-Callús	3
Súria-Callús	1
Súria-Manresa	113
Manresa-Súria	5
	192

Movilidad obligada por estudio desde Súria y Callús hasta Barcelona y cercanías

Poblaciones	Nº Desplazamientos
Callús-Barcelona	15
Callús-Sant Boi	1
Callús-Hospitalet	1
Súria-Barcelona	60
	77

Desplazamientos totales estudios	269

Desplazamientos totales de trabajo y estudios	1173

Tomando un 30% de desplazamientos en transporte público	352

Hipótesis: Considerando que la población de los municipios en el 2010 se incrementará en un 10%, se obtendrá un número de desplazamientos totales de trabajo y estudio de 1290.

Tomando un 30% de desplazamientos en transporte público	387

Fig. 84: Movilidad obligada

6.4 EL CAMINO DEL CARDENER

El proyecto de un recorrido lúdico, longitudinal a lo largo del río Cardener, el llamado Camino del Cardener, culmina el conjunto de intervenciones destinadas a interpretar el territorio y valorizar sus recursos patrimoniales, a conformar y transmitir la imagen del Baix Cardener. Se propone mostrar de forma didáctica, a través del camino, las relaciones existentes o que existieron entre la gente y el río, relaciones que son únicas (Fig. 93).

Para ello, nuestro proyecto identifica en un primer momento las principales actividades humanas que utilizan o utilizaron el río como fuente de vida, fuerza motora o simplemente para la contemplación: el ocio, la agricultura, la producción textil, y la explotación de la potasa.

Por otro lado, de los caminos agrícolas existentes junto al río se escogieron los que formarán parte del camino del Cardener, concebido como un único camino que discurre desde Manresa hasta Súria, manteniendo siempre una relación directa o visual con el río y que, en ocasiones, coincide con el antiguo camino de la sal, el camino real que unía Manresa con Cardona y Solsona desde la Antigüedad.

A continuación, el proyecto reconoce los elementos construidos existentes, tales como puentes, fábricas, masías o canales, que proporcionan el contenido de los temas. Esos elementos se clasifican como recursos interpretativos, y la mayoría de ellos se mantiene tal como están, pues es intención de la propuesta respetar en todo momento las preexistencias.

Se divide el recorrido en cuatro ámbitos temáticos que corresponden a las actividades identificadas: la ciudad se asocia con el ocio (desde la nueva estación del ferrocarril hasta el término urbano de Sant Joan de Vilatorrada), el Pla de Bages con la agricultura (desde el final del tramo anterior hasta la Fabrica Nova en Callús), las colonias del río con la producción textil (desde el final del tramo anterior hasta Antius), y la potasa con la explotación minera (desde Antius hasta Súria). El primer tramo está incluido en el Parque Fluvial del Cardener, por eso la propuesta se limita al desarrollo de las puertas (Fig. 94).

Se marcan las zonas de entrada en cada ámbito, a las cuales llamamos puertas, y que además de indicar el inicio de cada tema, coinciden con las conexiones transversales importantes y con las paradas de varios medios de transporte. Se definen dos puertas principales, que marcan el inicio y final del recorrido, una en Manresa, junto a la nueva estación del ferrocarril, y otra en Súria, en la parada de los autobuses. Además se localizan tres puertas de acceso al camino coincidentes con las conexiones transversales: la primera en Sant Joan de Vilatorrada, junto al equipamiento deportivo en el término norte

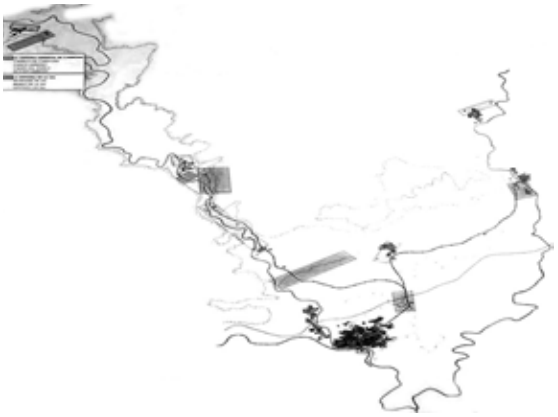


Fig. 85: Unidades temáticas



Fig. 86: Apeadero final en Súria



Fig. 87: Recursos patrimoniales



Fig. 88: Clasificación de los itinerarios turísitcos

de la ciudad; la segunda en Callús, justo en el puente del casco antiguo; y la tercera en Antius, considerado el punto más importante que une los proyectos de interpretación del territorio. En cada puerta se propone un aparcamiento, con un cartel informativo de todo el recorrido.

El camino del Cardener se compone de un eje principal y varios caminos alternativos que tienen como función llegar a los recursos interpretativos más alejados o simplemente contemplar diferentes paisajes, volviendo siempre al camino principal.

La propuesta de urbanización del Camino, tiene como principal premisa no intervenir más allá de lo estrictamente necesario. Por eso en las cinco intervenciones tipo, que se repiten a lo largo del camino, se utiliza un bloque de piedra (0,40 x 0,40 x 0,40 metros) que no sólo sirve para marcar de diversas formas donde uno se encuentra, sino que también se podrá utilizar como banco, mesa o escalón. Las construcciones propuestas incluyen puntos de parada, miradores, cruces con otros caminos o caminos alternativos.

De esta forma se intenta que el Camino del Cardener sea un polo atractivo para que la gente venga a conocer y disfrutar el Baix Cardener (Figs. 95 y 96).



Fig. 89: Cursos de agua

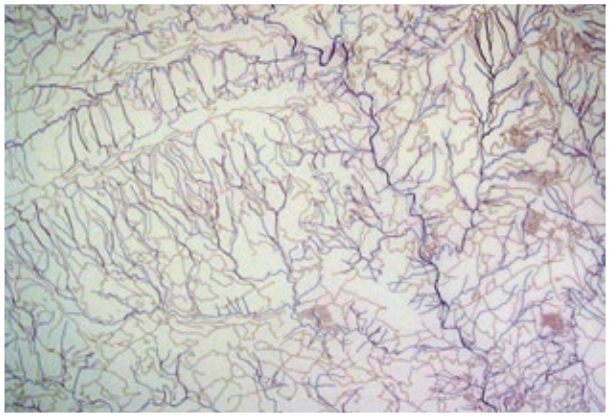


Fig. 90: Caminos rurales

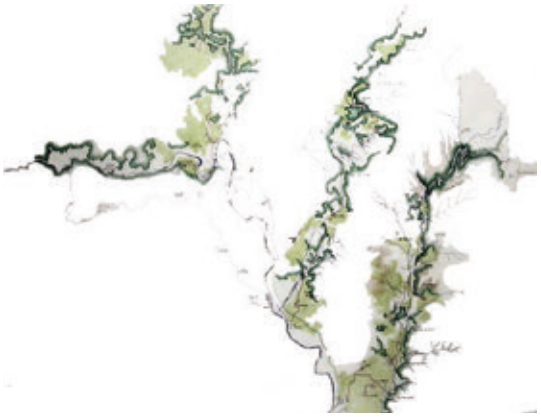


Fig. 91: Recorridos transversales

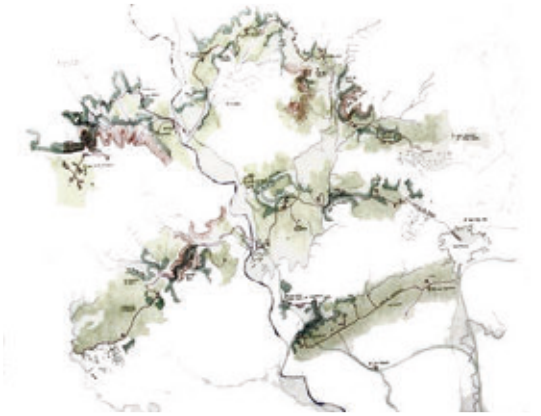


Fig. 92: Áreas transversales de interés



Fig. 93: Camino paralelo al río

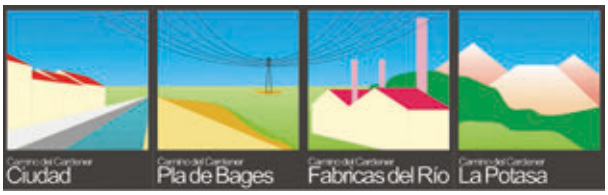


Fig. 94: Ámbitos temáticos

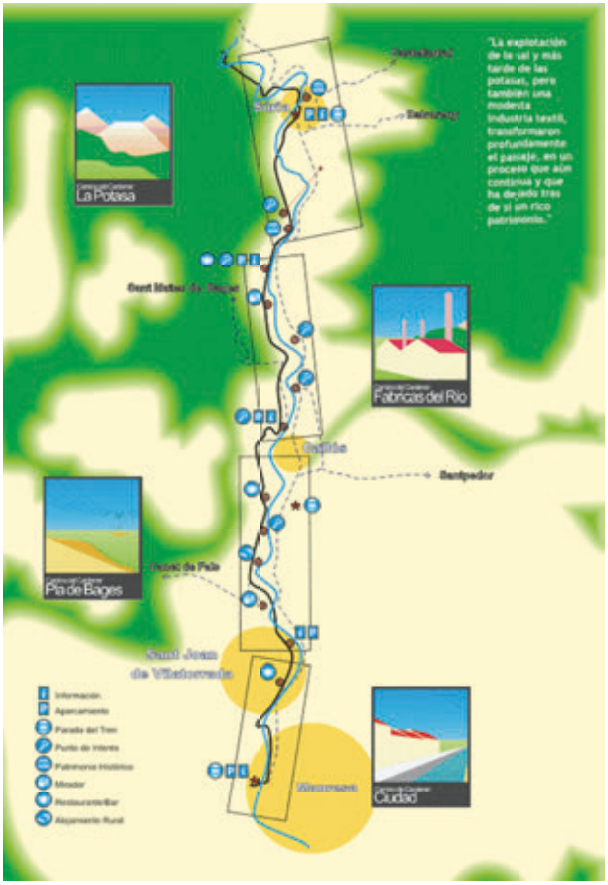


Fig. 95: Análisi de los elementos

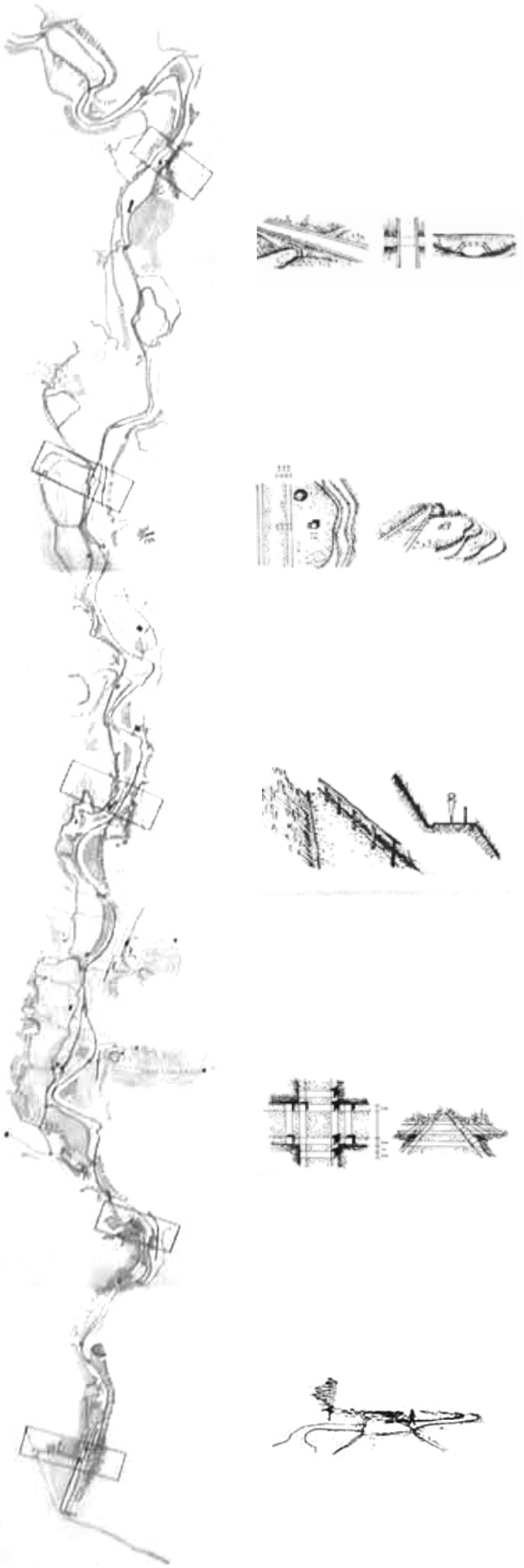
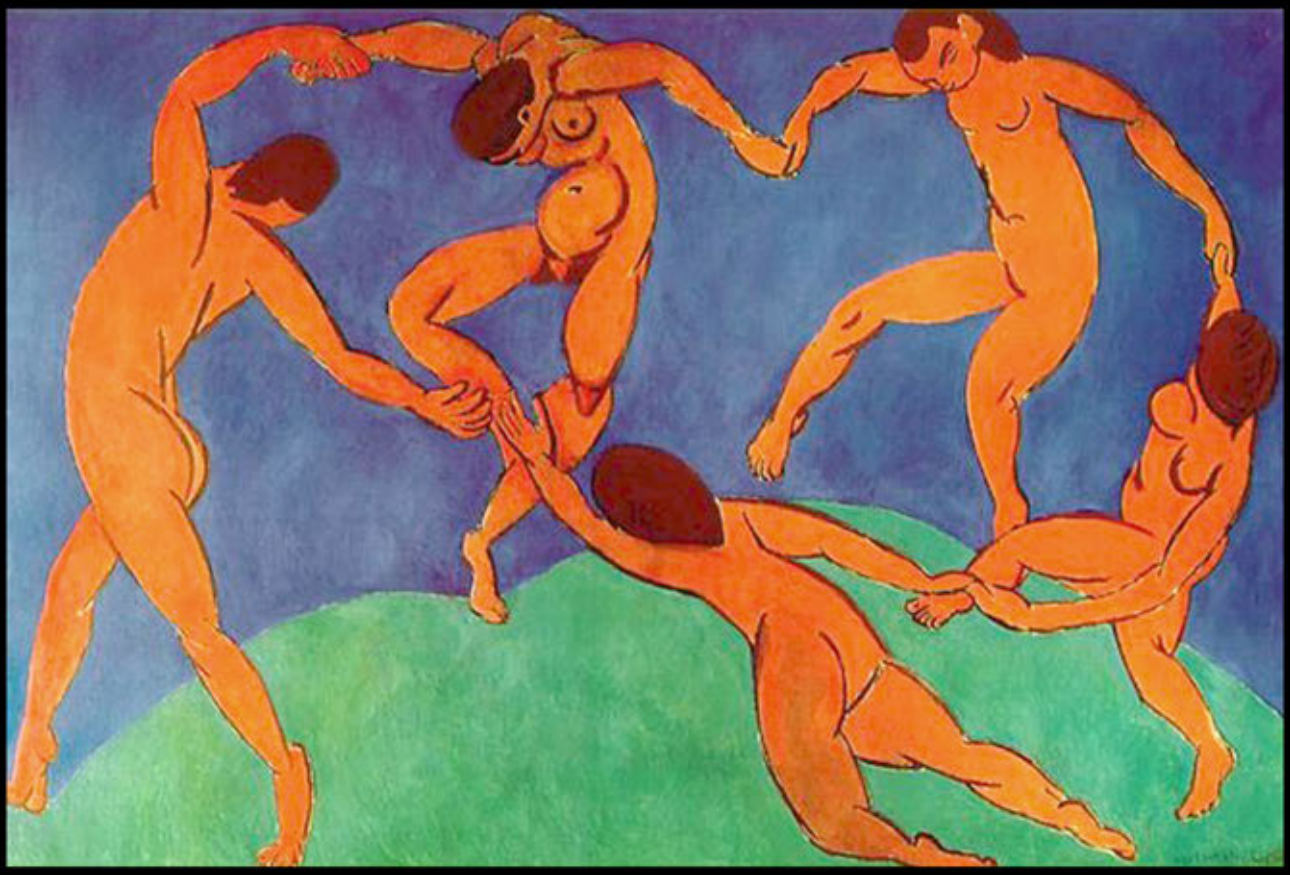


Fig. 96: Propuestas de urbanización del camino



COGIDOS DE LA MANO

Militza CARRILLO, Lorenzo CICCU,
Nashira COVARRUBIA, Géraldine NEUVILLE,
Beatriz GUEDES, Bettisabel LAMELO,
Foteini MICHAILIDOU, Gilberto MILLÁN,
Daniel ZELAYARÁN

DEL RECONOCIMIENTO DE LAS DIFERENCIAS A LA CONSTRUCCIÓN DE ESPACIOS DE ENLACE

En un territorio, todos los objetos tienen diferentes escalas; desde las que poseen como elementos del lugar, hasta las que adquieren en correlación con otros elementos. El papel que juegan estas piezas desde todas sus escalas es lo que construye su identidad; por lo que, al abordar un proyecto territorial, no apostamos por una visión estereoscópica y estática, sino por una multiescalar; que es la que permite trabajar con lo existente, entendiendo el valor de estos elementos tanto como cosas concretas, como en relación al conjunto; siempre con una visión abierta al futuro.

Se trata pues, de acercarnos a las cosas concretas, para reconocer las diferencias y aprovecharlas como espacios de encuentro e intercambio, donde se construye la cohesión de este sistema múltiple. Partiendo de esta metodología, obtenemos como resultado una constelación de operaciones secuenciales, de eslabones enlazados a lo largo del valle fluvial del río Cardener, que aseguran el refuerzo de la identidad.

1. LA CONSTRUCCIÓN DE LA MIRADA

¿Por qué el río Cardener?

La comarca del Bages es una de las más extensas de Cataluña con 1.299,10 km², y constituye un importante nudo de comunicaciones por encontrarse justo en el centro de la región, equidistante de los Pirineos y de la costa. Es un territorio morfológicamente complejo de gran diversidad fisiográfica y paisajística, constituido por un conjunto de altiplanos fuertemente excavados en sentido Norte-Sur por los ríos Cardener y Llobregat que, junto a sus principales afluentes, conforman la estructura hidrográfica principal de la comarca. La erosión fluvial de estos ríos transformó el aspecto físico del territorio, y configuró los valles fluviales como unidades físicas diferenciadas, las cuales dieron lugar a la posterior formación de asentamientos.

1.1 LA CONFORMACIÓN DEL BAGES, UN TERRITORIO SINGULAR

Al analizar la historia geomorfológica, se hace evidente la primera señal que indica que el territorio no se trata de una unidad homogénea, sino de un espacio geográfico de características múltiples.

En el Eoceno medio (entre hace 42 y 35 millones de años) el Bages estaba ocupado por un brazo de mar que formaba parte de un gran golfo comunicado con el océano Atlántico. En este mar poco profundo se acumulaban los sedimentos de barro y arena que posteriormente pasaron a formar parte del subsuelo del Bages; además de una cantidad rica de arrecifes de coral con una fauna muy variada. Al Sur de la comarca estaba la línea de costa y las zonas donde actualmente se encuentran los macizos de Montserrat y de Sant Llorenç del Munt, que eran deltas formados por los materiales arrastrados de una sierra del macizo Catalán, la zona continental que se extendía hacia el actual Mediterráneo (Fig. 1).

En el Eoceno superior (hace alrededor de 35 millones de años) el mar se fue restringiendo hasta secarse, lo que comportó la precipitación de evaporitas (sal gema, potasas y yeso) de una potencia notable en la parte más interna de la cuenca. En Montserrat y en Sant Llorenç del Munt persistía la sedimentación de grava, y el territorio del Bages formaba parte de una cuenca continental cuyos cursos fluviales dejaron una importante sedimentación terrígena y lagos donde se formaron calizas que recubrieron las evaporitas y los sedimentos marinos depositados anteriormente. Tras la sedimentación de los materiales paleógenos, y hasta el Mioceno medio (hace entre 16,4 y 11,2 millones de años), la influencia del plegamiento de los Pirineos originó algunos pliegues anticlinales, a menudo estrechos y en parte fallados, separados por amplios y suaves sinclinales (Fig. 2).

Mientras se formaban los anticlinales, en sus núcleos se produjo la intrusión diapírica de las evaporitas subyacentes. En Cardona, la formación salina que originariamente se encontraba a centenares de metros de profundidad, actualmente aflora a consecuencia de este proceso.

Desde el Mioceno medio (13 millones de años) hasta la actualidad, se ha producido un intenso vaciado erosivo de la cuenca del Ebro, responsable principal del aspecto del relieve actual en el Bages. A principios de este intervalo, desapareció la red fluvial que fluía hacia el fondo de la depresión del Ebro y se estableció la actual. Esto fue debido al hundimiento del macizo Catalán y al levantamiento simultáneo de la cuenca del Ebro, de la cual, en el sentido geológico del término, forma parte el Bages (Fig. 3).

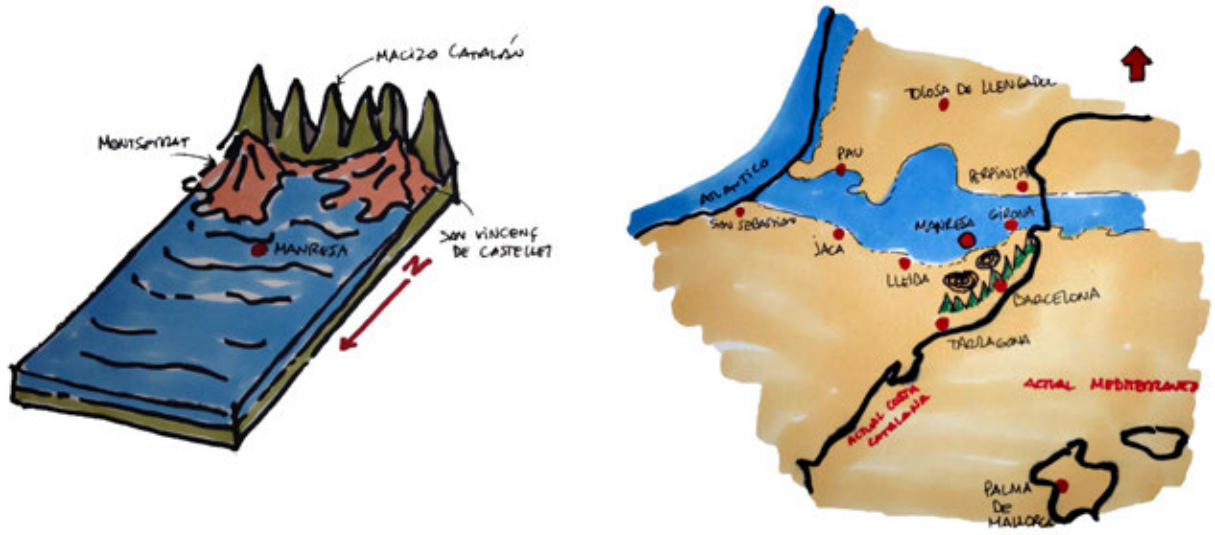


Fig. 1: Eoceno Medio: el brazo de mar

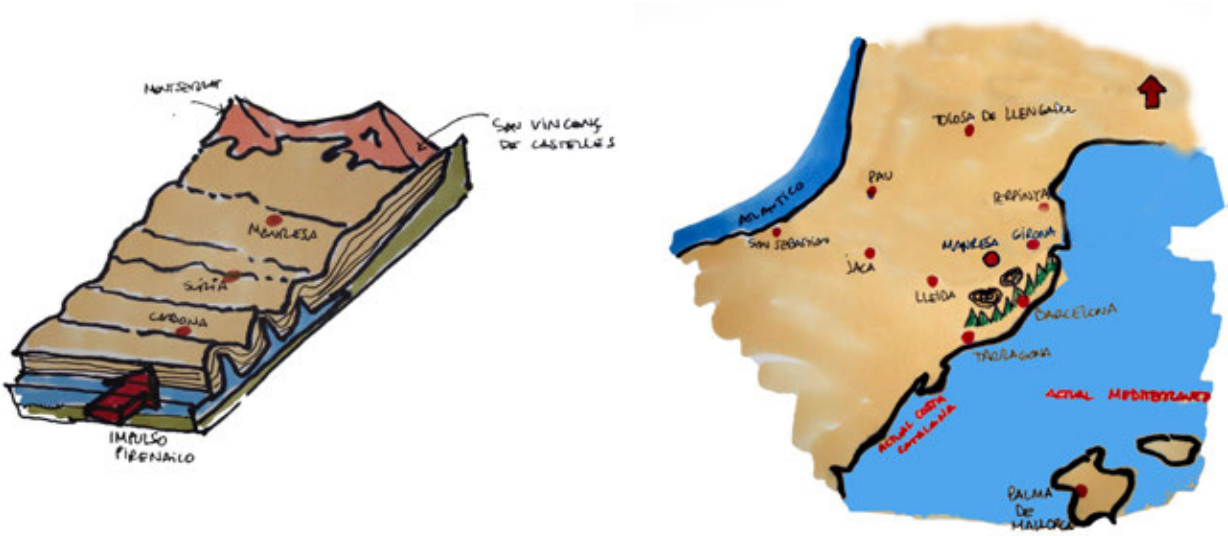


Fig. 2: Eoceno Superior: desecación y sedimentación

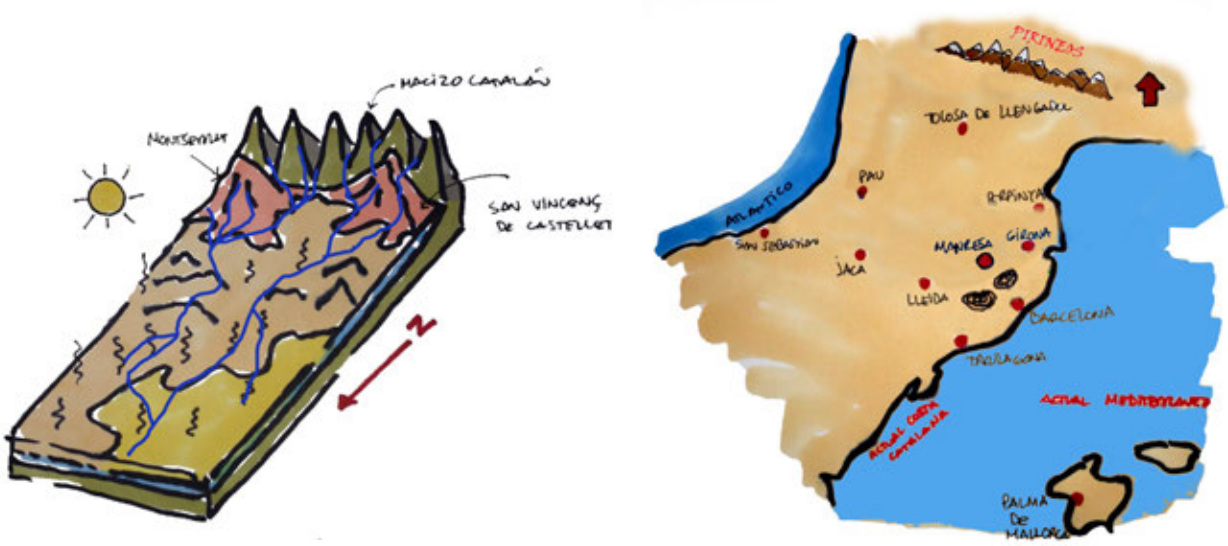


Fig. 3: Mioceno Medio: los Pirineos y los ríos

La resistencia desigual de los diferentes estratos, ha permitido a la erosión el modelado de relieves destacados allá donde la roca es coherente y resistente, como es el caso de Montserrat, delante de zonas deprimidas, con predominio de materiales fácilmente erosionables, como la de Sant Vicenç de Castellet. Los fenómenos cársticos (asociados a cuevas y simas) ocasionados por la disolución de las rocas (en la comarca en especial los conglomerados, pero también las calizas marinas y las evaporitas), también deben tenerse en cuenta para explicar el relieve actual.

El proceso erosivo posterior ha tenido localmente episodios de sedimentación registrados por las terrazas fluviales cuaternarias que dan pie a las explotaciones de grava. La red fluvial de los ríos Llobregat y Cardener constituye el sistema de drenaje actual que prosigue la evacuación de los productos de la erosión hacia el mar Mediterráneo, y la erosión provocada por estos ríos continuó modificando la comarca del Bages hasta llegar a su situación actual.

1.2 LA FORMA DE OCUPACIÓN HISTÓRICA EN ESTE TERRITORIO

¿De dónde venimos?

Desde la antigüedad, el corredor que forma el río Cardener ha sido transitado. Los importantes yacimientos de sal de Cardona, conocidos y explotados desde la época romana, crearon a lo largo del valle del Baix Cardener el Camino de la Sal, un camino real que se adentraba hasta el Prepirineo Solsonés. La riqueza proporcionada por los recursos salinos y su situación estratégica en el cruce entre el eje del Cardener y los recorridos que unían el Berguedà y la Alta Segarra convirtieron a Cardona en uno de los principales bastiones militares cuando el Cardener se consolidó como la frontera de la Catalunya Nova durante los siglos IX y X. De este modo nació uno de los linajes más importantes de la nobleza catalana, la casa de Cardona, erigida en ducado a finales del siglo XV. Durante siglos, la casa de Cardona ejerció su dominio sobre gran parte de las tierras del prepirineo central y de l'Alt Bages, que acogían una importante población rural dispersa en masías (Fig. 4-7).

Algunos de los vestigios patrimoniales que todavía conserva el conjunto del Baix Cardener, pertenecen a la época en la que el valle era una frontera fortificada. El castillo de Súria, datado desde el siglo X, es el principal de ellos. A su alrededor fue creciendo el núcleo medieval, situado en una colina que domina el Cardener, y que hoy constituye el casco antiguo de la población. El sistema defensivo de Súria, se completaba con numerosas torres de defensa a lo largo del Cardener, entre las que hoy en día destacan las de Coaner, aguas arriba, y las de La Pobla, aguas abajo.

En el punto en que el valle se abre hacia el Pla de Bages, se encontraba otro pequeño núcleo llamado Gotmar, en el municipio actual de Callús, y del que sólo se conservan las ruinas del castillo, situado en una colina que domina todo el valle. Los asentamientos de estos núcleos no se trasladarían desde lo alto de las colinas a los márgenes del río hasta el siglo XIX, cuando el aprovechamiento de la energía hidráulica supuso la implantación de fábricas a lo largo de su curso. Estos núcleos se dedicaban básicamente a actividades agrícolas, artesanales, comerciales y de intercambio que desarrollaban en las plazas y espacios abiertos. Una actividad histórica de cohesión e interacción social, que contribuyó sin duda al equilibrio y complementariedad de la comarca durante siglos (Fig. 8-11).

Además de los núcleos urbanos medievales, en el Baix Cardener son numerosos los testimonios de la forma de ocupación dispersa del territorio que fue la propia de estas comarcas antes de la Revolución Industrial. El paisaje del Baix Cardener está puntuado de masías con sus respectivas explotaciones agrícolas a su alrededor. De este modo, los márgenes del Cardener, están ocupados por cultivos de secano, cuyas extensiones de tierra labrada o de espigas verdes o doradas, según la época del año, configuran una de las imágenes dominantes del Baix Cardener.

Las masías de Antius, de Can Torres o de Cererols se encuentran entre las más importantes en el tramo entre Súria y Callús, pero es en el actual municipio de Sant Joan de Vilatorrada, que se extiende desde Manresa hasta los pies de las sierras de Castellnou comprendiendo ambos márgenes del río Cardener y la parte occidental del Pla de Bages, donde mejor se reconoce el carácter disperso de los asentamientos preindustriales.

Antes de la aparición de Sant Joan de Vilatorrada en el siglo XIX, a raíz de la implantación de fábricas cerca del río y del crecimiento de Manresa, la cabeza del municipio se encontraba en Sant Martí de Torroella, situado en el extremo del Pla de Bages, dominando el margen izquierdo del Cardener a la salida de Callús y constituido por una iglesia y un pequeño vecindario. El resto de la población del municipio se distribuía en masías que todavía se conservan, entre las que destacan las de Cal Torres y Joncadella.

De igual manera en Sant Martí de Torroella, aparece otro elemento típico de la ocupación dispersa preindustrial: las ermitas o santuarios diseminados. En este caso se trata del importante santuario de la Mare de Déu de Joncadella, patrona de todo el Pla de Bages.

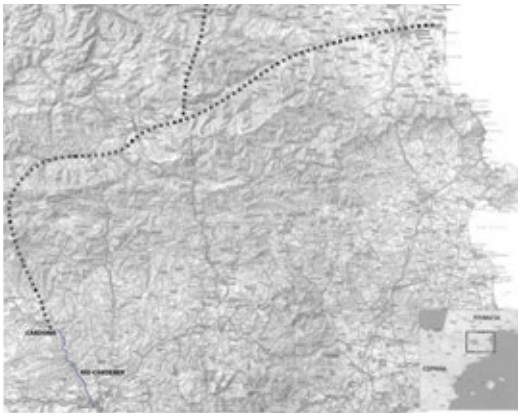


Fig. 4: Ruta de la Sal, de Cardona hacia Perpinyà y Carcassona



Fig. 5: Ruta de la Sal, de Cardona hacia Perpinyà y Carcassona



Fig. 6: Dibujo de Cardona de Alexandre de Laborde 1806



Fig. 7: Dibujo de Cardona de Alexandre de Laborde 1806



Fig. 8: Cardona siglo XX



Fig. 9: Castillo de Súria



Fig. 10: Castillo de Gotmar, Callús



Fig. 11: Manresa, Seu de Santa Maria



Fig. 12: Mioceno medio: Los Pirineos y los ríos. Fuente: Cartoteca digital

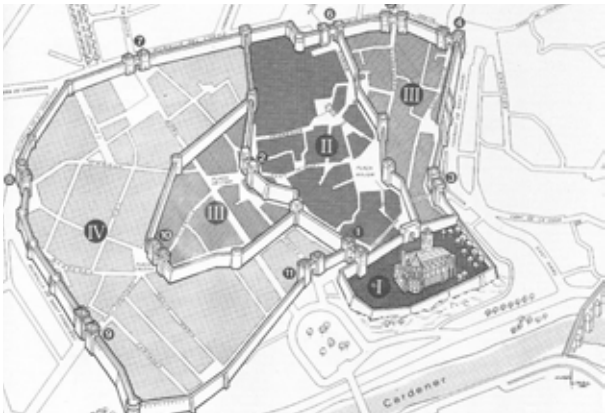
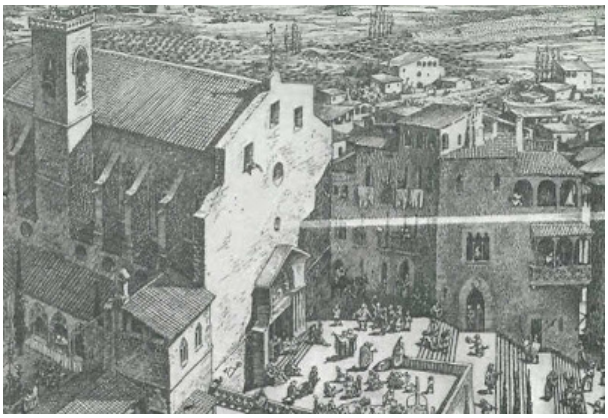

Fig. 13: Manresa medieval, dibujo original de Lluís Comallonga



Fig. 14: Manresa siglo XIV


Fig. 15: El misterio de la luz, história de la Acequia

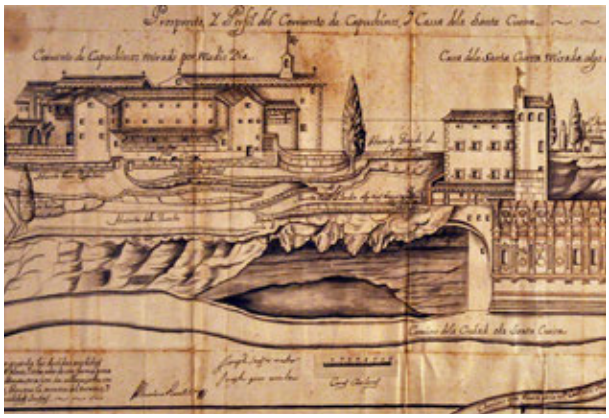

Fig. 16: Casa y Iglésia de la Cueva de San Igancio y el convento de els Caputxins. Dibujo de Josep Sunyer y Josep Quer (siglo XVIII)


Fig. 17: Fiesta Mayor, baile de los gigantes .1952. Fuente: Cartoteca digital


Fig. 18: Mercado medieval

Estas formas de ocupación dispersa que se encuentran en todo el Baix Cardener y en el Pla de Bages, con las torres defensivas, las masías, las ermitas y los santuarios, anuncian los abundantes vestigios de estas sociedades preindustriales que existen en las sierras del Alt Bages, y que en otros tiempos, estaban llenas de vida, producción y tránsito.

1.3 MANRESA COMO CAPITAL DURANTE LA ÉPOCA MEDIEVAL Y PREINDUSTRIAL

Del mismo modo que el Cardener se abre y se funde con el Pla de Bages, estas formas de asentamientos dispersos llegan hasta las mismas puertas de la ciudad. Manresa es desde el siglo XII la capital indiscutible de la comarca del Bages y una de las ciudades más dinámicas de la Catalunya interior. Su importancia no proviene de los poderes feudales o eclesiásticos que tuvo durante la Edad Media, sino de su posición geográfica privilegiada en la encrucijada de las rutas de Barcelona al Pirineo y de Girona a Lleida y Tarragona a través de los llanos intermedios. La población que nació alrededor de dos colinas encima del Cardener conoció un primer auge en el siglo XIV. En esta época se construyen los grandes edificios medievales que configuran su actual fachada fluvial sobre el Cardener y que hospedarían poco después a San Ignacio de Loyola (quien escribió sus Ejercicios Espirituales en la capital del Bages) (Fig. 12-16).

También en el siglo XIV se construye la otra gran obra de Manresa, la acequia, que trae agua del Llobregat desde Balsareny. Más allá de su excepcional valor como obra de ingeniería medieval, la acequia permitió el desarrollo de las huertas que envuelven la ciudad. A través de sus huertas, Manresa siempre ha estado estrechamente ligada al gran espacio agrícola del Pla de Bages, donde se diferencia claramente la extensión de regadío alrededor de la ciudad y los cultivos de secano en la parte central del llano. En su papel de capital, Manresa siempre ha actuado, y lo sigue haciendo hoy, como el gran centro institucional, productivo, comercial, cultural y de servicios de prácticamente toda la comarca del Bages.

Las relaciones entre estos distintos ámbitos del valle del Baix Cardener, las sierras del Alt Bages, el Pla de Bages y Manresa cristalizaron en una serie de equilibrios socioeconómicos y territoriales durante la época preindustrial. Equilibrio entre las comarcas prepirenaicas y las comarcas del litoral, Manresa actuando cómo rótula de conexión e intercambio (Fig. 17-18). Equilibrio entre la población dispersa rural de economía agrícola, forestal y ganadera y los núcleos urbanos, artesanos y comerciales del valle del Cardener, como Cardona, Súria o Manresa. La llegada de la Revolución Industrial quebró estos equilibrios, pero dio lugar a un periodo de gran crecimiento y prosperidad.

1.4 LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL Y SU REPERCUSIÓN SOBRE EL CARÁCTER Y EL CRECIMIENTO DE LOS NÚCLEOS URBANOS DEL CARDENER

La energía hidráulica del Cardener se aprovechó durante siglos mediante molinos para el grano y más adelante para la producción de papel. Durante la primera fase de la Revolución Industrial, esta fuente de energía que representaba el río fue el factor determinante para la instalación de numerosas fábricas textiles (hilaturas de algodón) a lo largo del curso del río Cardener. Alrededor de esta nueva actividad industrial, la comarca del Bages conoció uno los periodos de mayor esplendor socioeconómico de su historia. La instalación de estas fábricas textiles indujo tres cambios sustanciales en la estructura de los asentamientos del Baix Cardener.

En primer lugar, la población de los núcleos urbanos de origen medieval situados, hasta el momento, en las colinas que dominan el río, bajaron a los márgenes de éste. Así se formó el núcleo actual de Callús, mientras que el antiguo núcleo de Gotmar prácticamente desaparecía, y también nacieron los barrios de Súria próximos al río (tejidos suburbanos a lo largo la carretera), que se convirtieron en el centro de una población con barrios muy diferenciados y adaptados a una topografía complicada (Fig. 19-20).

En segundo lugar, se produjo la aparición de la actual población de Sant Joan de Vilatorrada, que nació alrededor de tres fábricas (Gallifa, Bures i Borras, actualmente en proceso de restauración). De este modo, se invirtió la estructura tradicional de los asentamientos del municipio que hasta cambió de nombre: el municipio de población totalmente dispersa que tenía como núcleo principal el pequeño vecindario de Sant Martí de Torroella en el extremo del Pla de Bages, se convirtió en Sant Joan de Vilatorrada, una típica población residencial satélite de Manresa, con la que compartió un gran crecimiento con la llegada de las distintas olas migratorias de los siglos XIX y XX. Un crecimiento demográfico y urbano que consolidó la capitalidad de Manresa y la convirtió a finales del siglo XIX en el segundo polo industrial de Catalunya por detrás de Barcelona y su llano. La llegada del ferrocarril, que comunicaba Manresa con Barcelona y Lleida fue signo de esta vitalidad de la capital del Bages.

La tercera transformación de los asentamientos urbanos inducida por la instalación de fábricas junto al Cardener fue la aparición de colonias textiles que alojaban a los trabajadores de las fábricas. Las más importantes colonias en el Cardener se encuentran justo encima de Súria (el Palá y Sant Salvador de Torroella), pero en el tramo entre Súria y Callús se suceden las unas a las otras caracterizando el paisaje



Fig. 19: Súria



Fig. 20: El Callús



Fig. 21: Sant Joan de Vilatorrada



Fig. 22: Cal Cavaller



Fig. 23: Minas de sal y potasa en sus inicios



Fig. 24: Minas de sal y potsa en la actualidad

de este tramo. En el municipio de Callús, las colonias textiles forman auténticos vecindarios autónomos, como los de Can Cavaller, el del Cortés, y el de Antius, donde la coexistencia del entorno fluvial, las edificaciones de la colonia, las importantes explotaciones agrícolas lo convierten en uno de los puntos más atractivos y representativos del Baix Cardener (Fig. 21-22).

1.5 DECADENCIA SOCIOECONÓMICA Y EL PAPEL DE LA MINERÍA EN EL CARDENER

El desarrollo industrial actuó como un arma de doble filo en el territorio; dado que además del crecimiento económico que significó para la comarca, por otro lado también implicó un éxodo rural que supuso el práctico abandono de buena parte de la ocupación dispersa, que durante siglos había llenado de vitalidad y actividad las sierras del Alt Bages. Este hecho, combinado con otros factores como la polarización del dinamismo económico hacia Barcelona y su área de influencia, la difusión de la energía eléctrica que permitió la liberación de la dependencia del río de las fábricas textiles y la gran crisis económica que surgió en los años 70, llevó a la recesión de la economía de Bages, caracterizada con una fuerte tendencia al cierre de industrias y la consecuente pérdida de población.

No obstante, la industria minera basada en la explotación de los depósitos de potasa que fueron descubiertos a partir de los años 20 en Súria y Sallent, contribuyó a la mitigación de los efectos de la recesión en estas localidades, pero generó simultáneamente otros tipos de impacto significativos para el Baix Cardener (Fig. 23-24).

Por un lado, la transformación visual y paisajística que genera una mina, y por otro lado, la conectividad que supuso el área con los núcleos de Manresa y Barcelona a través de una vía única de ferrocarril, que cruza el Pla de Bages y que permite el transporte de la potasa hasta dichos núcleos.

1.6 A INTERRELACIÓN DE ENTIDADES DIVERSAS: UNA RESPUESTA A LAS DINÁMICAS ACTUALES

¿Qué somos?

La comarca del Bages, y en particular el Pla de Bages, están experimentando en los últimos años unos procesos de reactivación socioeconómica que influyen directamente en el Baix Cardener. Esta coyuntura hace que resulte especialmente oportuno plantear una reflexión alrededor de un proyecto territorial para el Baix Cardener como un instrumento necesario para garantizar un desarrollo sostenible, que no solo atienda a las dinámicas de crecimiento y de reactivación socioeconómicas propias, sino que permita que su consolidación tenga alcances al nivel del ámbito a partir de la puesta en valor de sus recursos. En congruencia con esta lectura, es indispensable profundizar de manera anticipada a la elaboración del proyecto territorial en una interpretación de las condiciones actuales del territorio, abarcando la protección de recursos naturales; identificando las fortalezas, debilidades y potencialidades de las infraestructuras que atienden a la movilidad y accesibilidad del sistema, y a las dinámicas de desarrollo socioeconómico y crecimiento de los asentamientos involucrados en el valle. A partir del análisis de estas entidades, se realiza un diagnóstico del estado actual, desde donde se plantean los criterios y las estrategias para poner dichas entidades en interrelación, y de esta forma generar aquellas actividades que ofrezcan nuevas oportunidades al territorio.













2. CONOCIENDO EL TERRITORIO EN 3 CAPAS

¿Cómo es la morfología del territorio?

El reconocimiento del ámbito de la intervención en el territorio y sus características particulares comienza con un ejercicio de análisis e interpretación de las 3 capas que conforman el territorio (soporte natural, infraestructuras y asentamientos). Geográficamente, el Cardener juega un importante papel en la construcción del territorio del Pla de Bages. Desde su nacimiento en el corazón de los Pre Pirineos, hasta su desembocadura en el río Llobregat, el curso del Cardener va modelando el territorio de manera diversa; de tal forma que se pueden identificar tres ámbitos diferenciados, en base a su morfología y condición de valle. El primer tramo mayormente montañoso desde su nacimiento hasta Olius; el segundo tramo de características más híbridas, compuestas de picos y valles, y que va desde Olius hasta Súria; y el tercer tramo del valle que se extiende desde Súria hasta Manresa (Fig. 25).

¿Cómo es la movilidad?

Por otro lado, la movilidad se extiende a lo largo del valle, y se estructura principalmente a través de la carretera C-55, que se mantiene paralela al río únicamente en la sección que va desde Cardona hasta Manresa. Dentro de este sector, se identifican dos tramos diferenciados en el sistema de movilidad, en cuanto a su velocidad asociada a la periodicidad de desembarque. Uno que va de Cardona a Súria de 14.7 kilómetros, con una velocidad alta y con desembarques cada kilómetro; y otro que va de Súria a Manresa de 15.5 kilómetros, con una velocidad media y con un promedio de un desembarco cada 200 metros (Fig. 26).

¿Cómo se ocupa el territorio?

Por otro lado, el análisis de los asentamientos que se encuentran establecidos a lo largo del valle del Cardener, desvelan la existencia de una multiplicidad de tipologías en las actividades que están en estrecha relación con la morfología del valle; de tal suerte que es posible identificar 3 ámbitos distintos. El ámbito de asentamientos dispersos, debido principalmente a que se encuentra en la región montañosa, y cuyas actividades están más relacionadas al aprovechamiento de recursos naturales; el ámbito mixto en el que los asentamientos están más vinculados a la industria, a la agricultura, y al aprovechamiento de recursos naturales; y finalmente el ámbito de características más urbanas, en el que se han desarrollado fuertemente la actividad industrial y terciaria y que ha crecido de manera desproporcionada con respecto al resto de los asentamientos del valle fluvial (Fig. 27).

El análisis de las actividades económicas de los asentamientos devela que la distribución de empleos en el sector industrial está concentrado principalmente en Manresa y Súria, y de manera menos representativa en otros asentamientos del valle. En el caso del sector agrícola, la suma del valor de los ingresos producidos de Sant Joan, Callús, Súria y Cardona (10.7 millones de euros) es cinco veces mayor que el de Manresa (2.1 millones de euros). Por otro lado, se evidencia también que siendo Manresa la capital del Bages, ejerce una marcada atracción para los habitantes de los otros asentamientos en la cuestión de la movilidad por empleos. El porcentaje de personas que se desplazan desde su ciudad hasta la capital por cuestiones laborales, aumenta de acuerdo a la cercanía de los asentamientos con Manresa (Fig. 28).

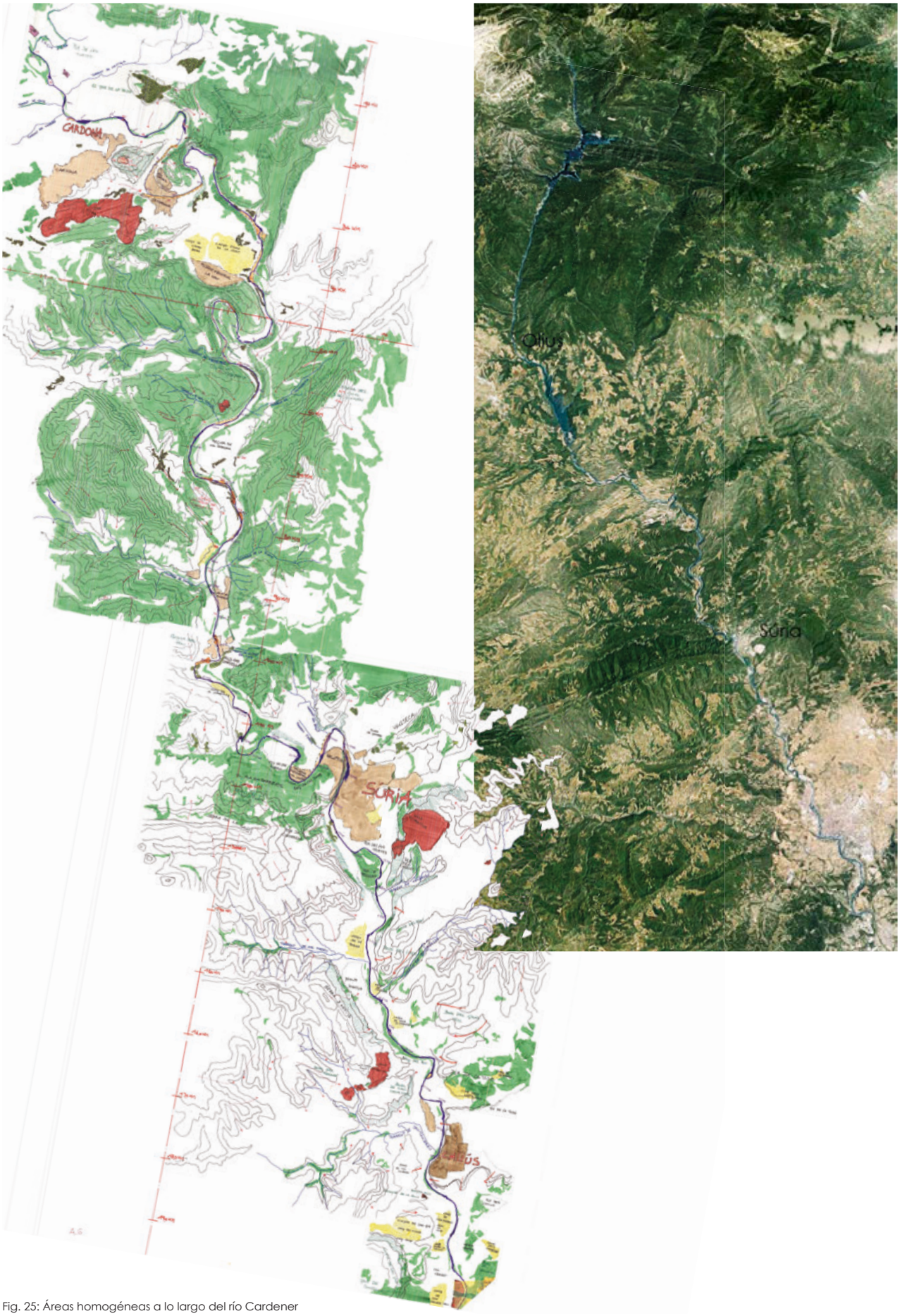


Fig. 25: Áreas homogéneas a lo largo del río Cardener

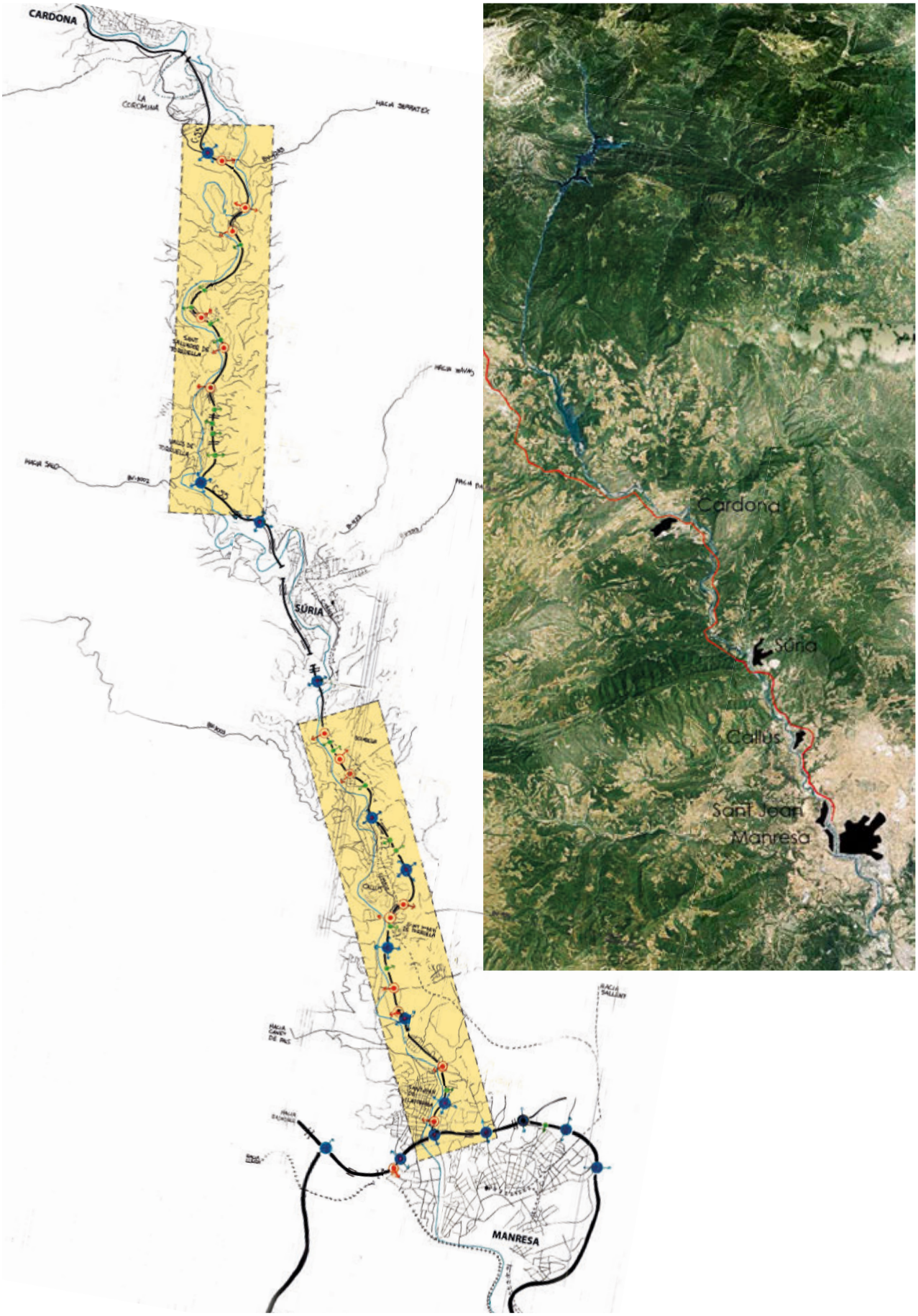


Fig. 26: Movilidad a lo largo del valle

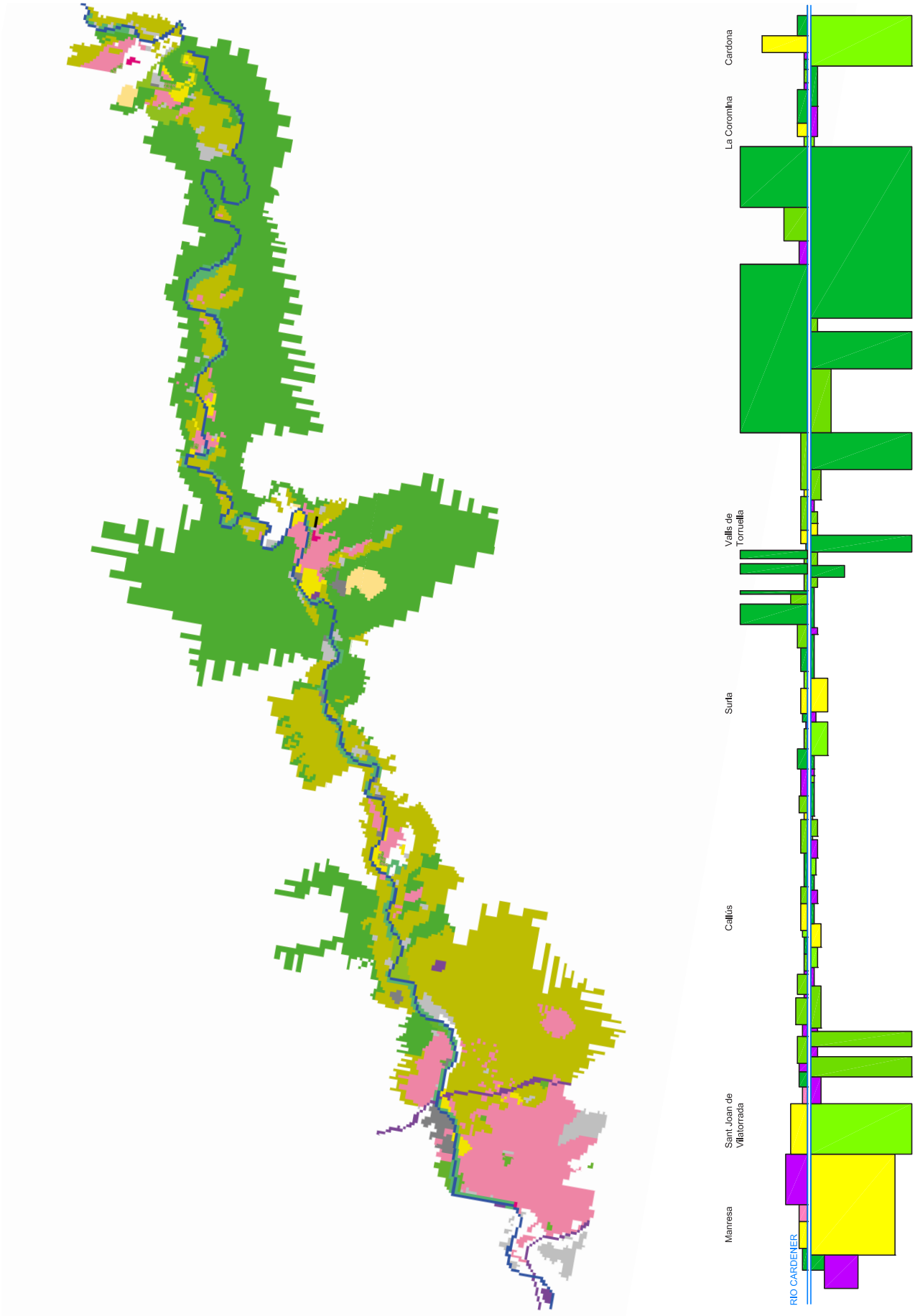


Fig. 27: Asentamientos: tres ámbitos

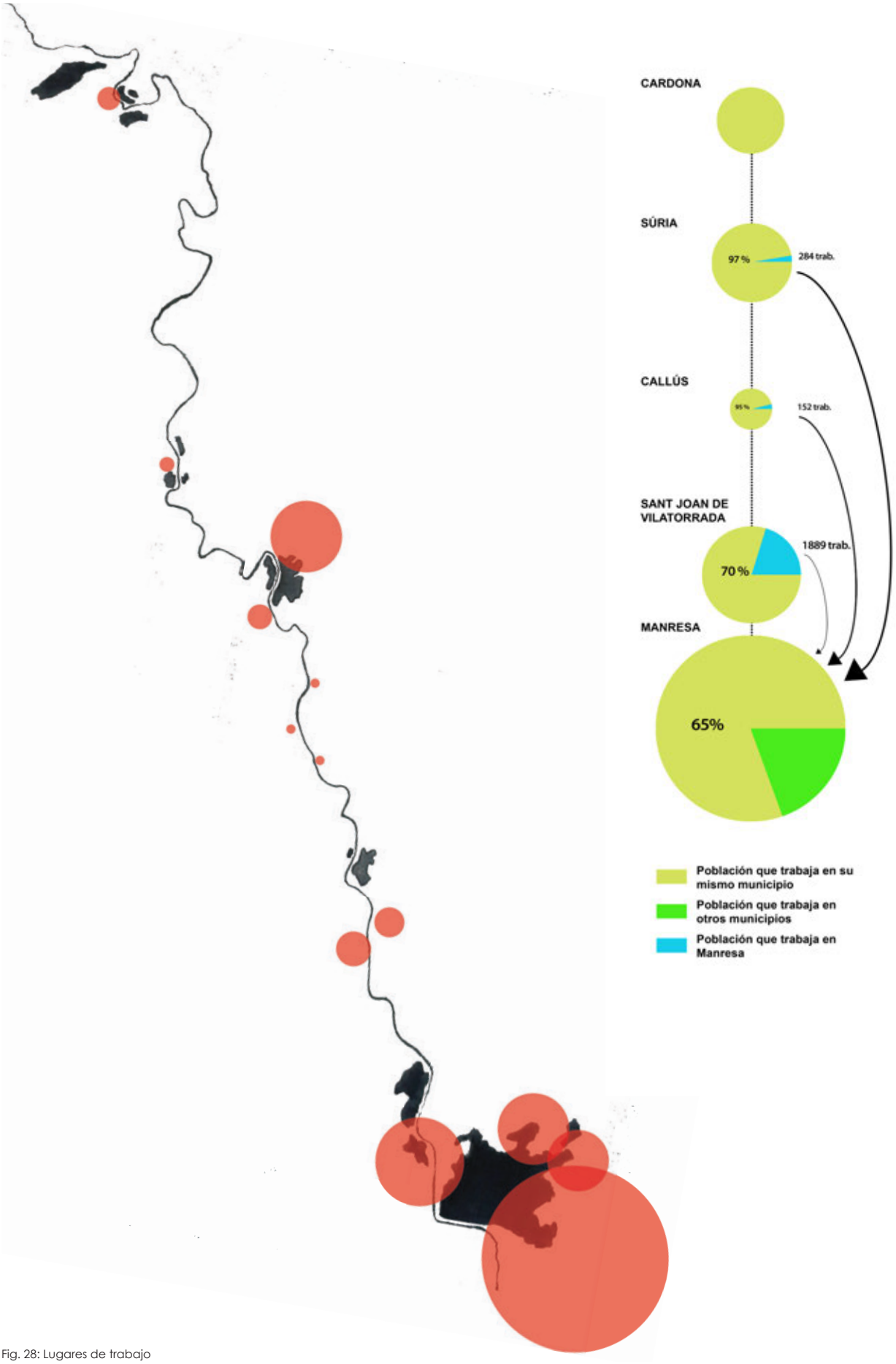


Fig. 28: Lugares de trabajo

3. LAS LÓGICAS DEL TERRITORIO

A partir de la interrelación de las 3 capas analizadas, es que se evidencian las lógicas con las que funciona el territorio. Estas lógicas se refieren a la manera en la que ha sido aprovechado el territorio a partir de su morfología, y de cómo es que la actividad humana en el territorio se interrelaciona con el ámbito natural.

3.1 UN JUEGO DE COMPRESIÓN Y DESCOMPRESIÓN

Como se ha visto antes, el río a lo largo de su curso ha modelado el paisaje del valle, creando a través del tiempo múltiples perspectivas de extraordinario valor paisajístico. En éstas se percibe claramente la alternancia de secciones, donde algunas veces aparece un valle muy estrecho, y en otras uno más abierto. Este juego de compresión y descompresión del territorio, a través de sus distintos ámbitos, ha desempeñado históricamente un papel fundamental en el establecimiento de los asentamientos humanos; creando los escenarios adecuados para el desarrollo de múltiples actividades, que abarcan desde las de producción agrícola, militares y de defensa, hasta las de aprovechamiento de recursos naturales, industria y comercio (Fig. 29).

3.2 LA DUALIDAD DE LO NATURAL Y LO ANTROPIZADO

Por otro lado, en base a la reflexión sobre el paisaje natural, las dinámicas humanas, las problemáticas y los potenciales del ámbito del Cardener, se deduce que el territorio está fuertemente revolucionado a partir de la interacción de la lógica de lo natural y de lo antropizado; y que es precisamente a partir del reconocimiento de esta interacción de la dualidad, y sobre todo de sus intersticios, donde identificamos una serie de fragmentos que poseen identidades individuales, producto de sus morfologías distintas, y del encuentro o disociación de sus paisajes naturales con los antropizados.

3.3 UNA UNIDAD COMPUESTA DE MULTIPLICIDADES

Es evidente que desde la mirada que se va construyendo a partir de las distintas capas y de las lógicas de este territorio, se encuentra como común denominador la multiplicidad de elementos, conformados en ámbitos, tramos, sectores, etc. Por tanto, ya no se trata de aquella mirada que se centra en observar el territorio entendiéndolo como "La unidad"; sino que, por el contrario, se trata aquí de una mirada multiescalar, que posibilita el reconocimientos de sub unidades diferenciadas, y que en complementariedad constituyen una sola.

De esta forma se han identificado 6 unidades diferenciadas, que funcionan por contigüidad, y que tienen fuertes potenciales para interrelacionarse y complementarse de una forma equilibrada y sostenible (Fig. 30-31).

¿De dónde venimos, qué somos, y a dónde vamos...?

Como se ha evidenciado a través de la historia del valle, la ocupación del territorio había obedecido a las lógicas del mismo, y guardaba relaciones de equilibrio en la medida en la que se desarrollaba de una manera más pautada y con segmentos más contiguos, que propiciaban una mayor vinculación entre los asentamientos que se conectaban mediante una serie de caminos que tejían todo el territorio.

A partir de la revolución industrial, los asentamientos se desarrollaron en núcleos más consolidados que atrajeron a más población y con ello incrementaron su mancha urbana, en contraste con el paulatino abandono de otras piezas que originalmente construían el rosario de asentamientos del Cardener.

Aunado a esto, la construcción de carreteras y autopistas como la C-55, que representan una infraestructura de carácter muy duro y coaccionador en el territorio, terminaron por aislar algunas de las antiguas piezas de los asentamientos, y por otro lado a fomentar el crecimiento desequilibrado de unos pocos.

En base a este proceso de transformación de la forma de ocupar el territorio, y comprendiendo que en una época de constantes cambios, que exigen escenarios que permitan la flexibilidad; es evidente que el paradigma del crecimiento urbano para este territorio, no debería ser el de aquella ciudad que concentra la mayor cantidad de actividades en sí misma, sino aquél en el que la actividad se descentraliza en diversos núcleos interrelacionados. Esta hipótesis toma fuerza, a partir de que se distinguen dos tendencias básicas que en todo organismo viviente están presentes, y que en el territorio, como organismo vivo que es; no son una excepción (Fig. 32-34).

En palabras de Eliel Saarinen se resume como la existencia de células individuales, y la correlación de las mismas en el tejido celular; entendiendo en esta metáfora a las células como los asentamientos, y a los tejidos como el territorio en el que se desarrollan dichos asentamientos.

Partiendo del hecho de que ambos principios, no funcionan de manera independiente, sino que lo hacen de una manera correlacionada, se comprende que el desequilibrio o degeneración de las células, conlleva a efectos de disfuncionalidad en los tejidos, lo que tarde o temprano conduce al colapso del organismo.

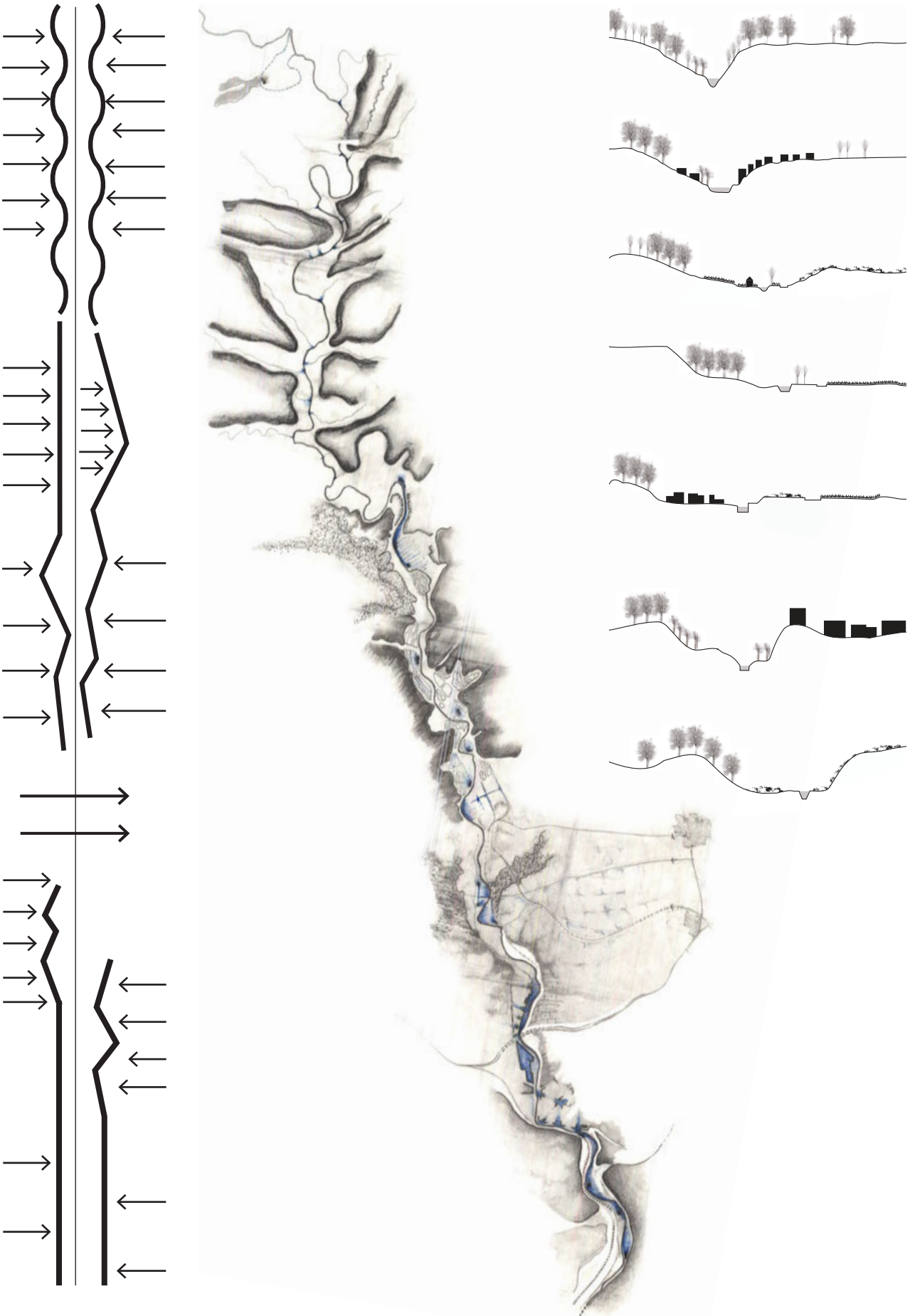


Fig. 29: Compresión y descompresión, topografía.

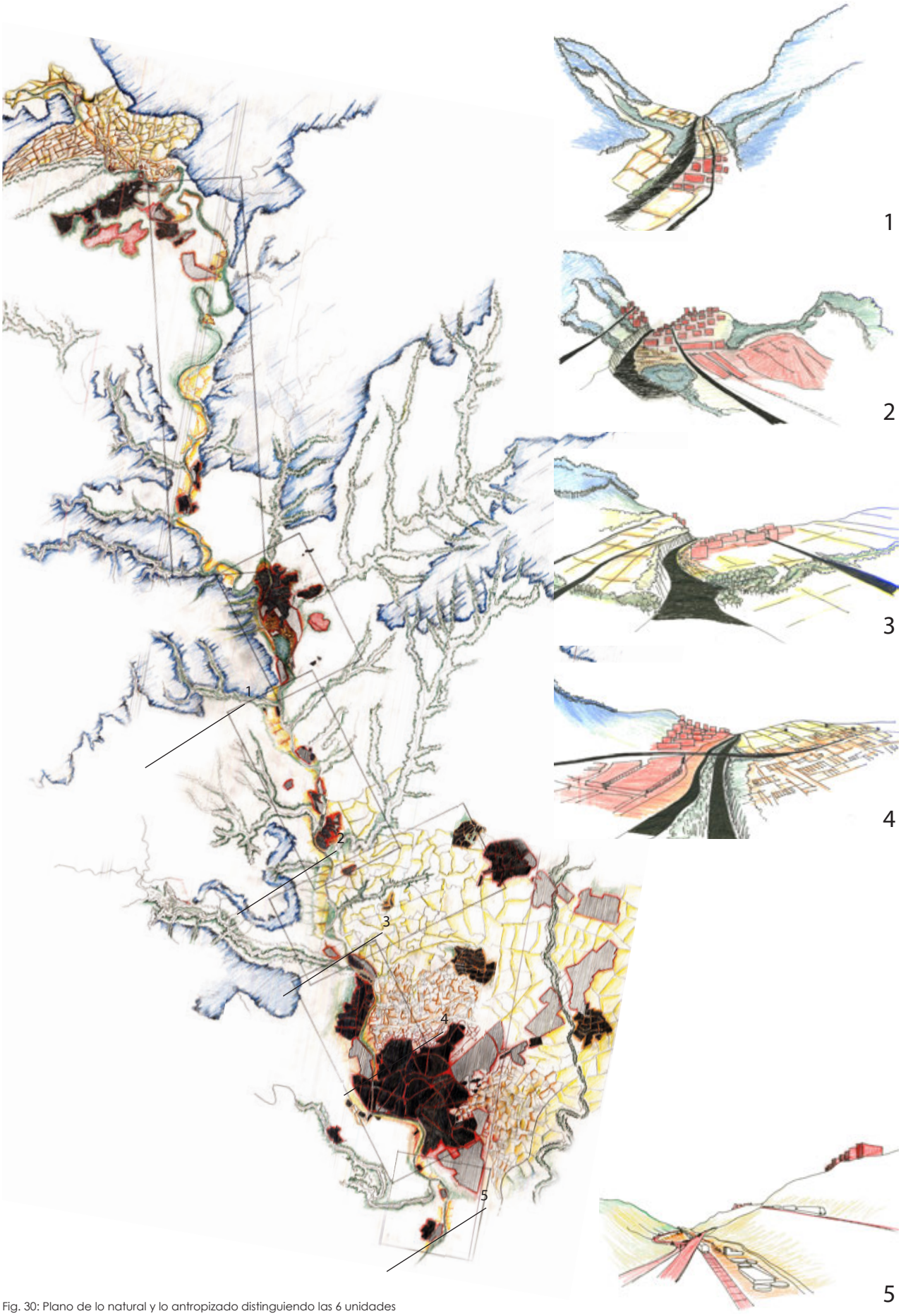


Fig. 30: Plano de lo natural y lo antropizado distinguiendo las 6 unidades

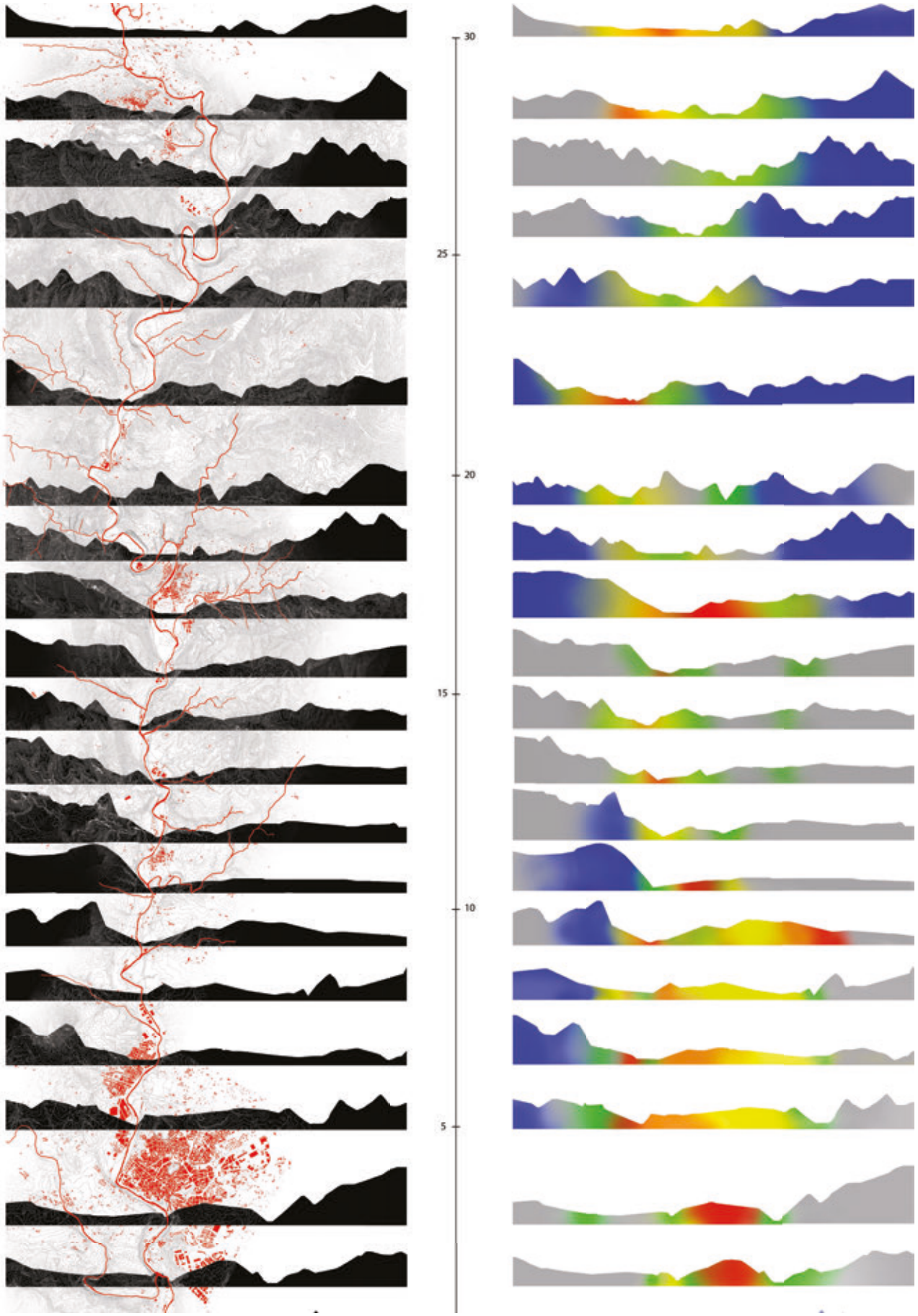


Fig. 31: Secciones a lo largo del curso del río Cardener

4. OBJETIVOS Y CRITERIOS

¿Cuál es el objetivo a desarrollar sobre el territorio?

En base a esta lectura, podemos decir por lo tanto, que el objetivo fundamental de la intervención será la de encadenar aquellas unidades diferenciadas que se han identificado previamente, potenciando sus "expresiones" individuales; y haciéndolo de una manera equilibrada y elocuente con los recursos naturales para que, en conjunto, conformen un organismo urbano saludable y que funciona en armonía con el territorio. Esta reflexión permite, además entender, que cohesionar un territorio no se trata de homogeneizarlo, sino de reconocer sus diferencias y trabajar con su propia identidad.

Para conseguirlo es necesario reconocer la diversidad del territorio y aprovechar las oportunidades que nos ofrece, acortando las distancias y generando nuevas pautas a lo largo del eje fluvial; todo esto mediante la mejora de la infraestructura existente, y con la implementación de nuevas líneas de transporte público.

Paralelo a esta estrategia de encadenar las unidades, es necesario fortalecer la idea de cohesión entre las entidades, desde el punto de vista administrativo y legal. Buscando consolidar la figura de un ente que atienda, gestione y vigile las políticas que han de fomentar el desarrollo equilibrado del conjunto. Una entidad que se conforme por aquellas comunidades que interactúan directamente con el valle del río; independientemente de que pertenezcan a distintos municipios (Fig. 35).

4.1 MANCOMUNIDAD DEL VALLE DEL RÍO CARDENER

Para que el enlace de estas unidades diferenciadas alcance su mayor potencialidad de complementariedad, equilibrio y sostenibilidad; es necesario trabajar en una cohesión de orden supramunicipal, que no sólo genere las facilidades para la gestión y organización de las políticas territoriales que fomenten la visión del valle del Cardener como una sola entidad; sino que además funcione también como un sistema que permita un desarrollo territorial basado en el aprovechamiento de las oportunidades para un bien común.

Esto tiene sentido, no sólo porque históricamente y hasta nuestros días estos territorios han compartido dinámicas intermunicipales que les han permitido generar una masa crítica para obtener beneficios, que no podrían alcanzar de forma aislada; sino también porque esta organización supramunicipal fortalece la región en términos económicos al formar una red de ciudades complementarias, permitiéndole a sus componentes desarrollarse en términos individuales a mayor escala debido a que su mercado abarca toda la red; siendo esto una gran ventaja comparada con un modelo simple jerárquico.

Se propone la creación de un ámbito de Mancomunidad, en la cual se agrupen aquellos asentamientos urbanos que interactúan directamente con el valle del río, y que pertenecen a cinco municipios distintos (Manresa, Sant Joan de Vilatorrada, Callús, Suría, y Cardona), permitiendo de esta forma, abordar diversos proyectos de cooperación intermunicipal, con el objetivo de garantizar la igualdad de oportunidades, y generar las condiciones idóneas para trabajar de manera consensuada en el territorio del valle del Cardener.

Mediante ella, no solo se promueve la realización de procesos participativos entre los habitantes que la integran; y la gestión de los recursos públicos y su ejecución; sino que también desempeñará el papel de fomento en la promoción de aquellos espacios de oportunidad con los que cuenta para el desarrollo de la inversión privada; siempre tomando en cuenta la autonomía de los gobiernos municipales.

Se propone que la Mancomunidad del río Cardener, aborde la gestión de los siguientes servicios:

- Gestión y ejecución de planeamiento, y ordenación urbanística.
- Gestión, protección, y programación de medio ambiente y paisaje.
- Gestión financiera, asesoría en administración y recaudación presupuestaria.
- Fomento de inversión privada.
- Transporte y movilidad.
- Sectores productivos: agricultura, turismo, industria, minería, comercio.
- Mantenimiento y conservación de vías, caminos públicos, jardines y plazas.
- Abastecimiento domiciliario de agua potable y/o depuración, saneamiento, vertidos y tratamiento de aguas residuales.
- Recogida y tratamiento de residuos sólidos urbanos y/o protección del medio ambiente.
- Fomento del desarrollo local, económico, formación, y promoción de empleo.
- Protección civil, entre otros.

La finalidad de la Mancomunidad es la de representar una entidad fuerte, y eficiente; que logre no solo consolidar una imagen de conjunto con la cual se identifiquen y representen todas las partes, si no que coadyuve además al objetivo de encadenar a las unidades, de una manera más equilibrada y coherente.

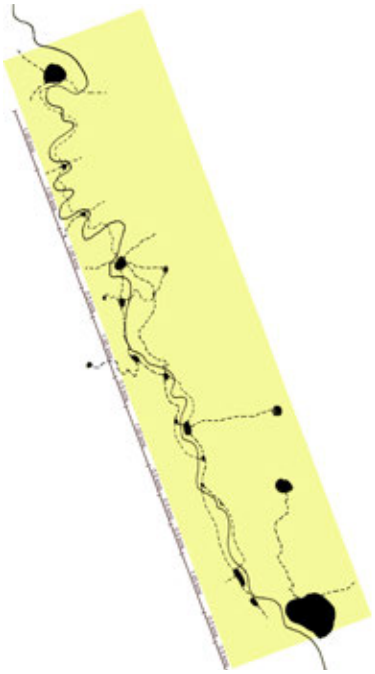


Fig. 32: ¿De dónde venimos?

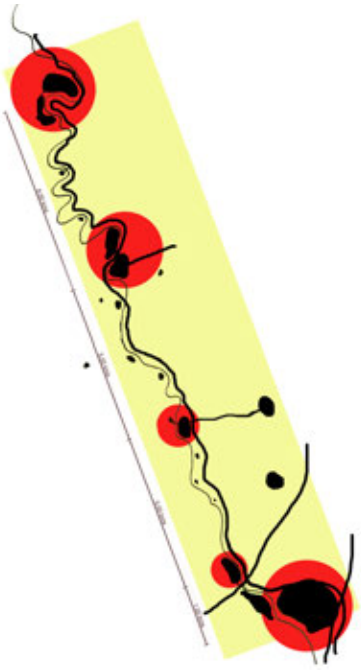


Fig. 33: ¿Qué somos?



Fig. 34: ¿A dónde vamos?



Fig. 35: Esquema de los objetivos del proyecto

5. UNA UNIDAD DE UNIDADES ENCADENADAS

¿Cuáles son los criterios con los que se conforman las unidades?

Los criterios que nos permiten identificar las identidades de cada unidad, surgen a partir del reconocimiento de la diversidad que existe en los ámbitos naturales con sus distintos paisajes y topografías, de las actividades que en ellas se reconocen, de la relación de los asentamientos con el río, así como también de los recursos patrimoniales y culturales con los que cuenta. Esta diferenciación permite caracterizar a dichas unidades, de tal forma que la estrategia pueda ser aplicada acorde a las potencialidades de cada unidad y así sus identidades queden de manifiesto como una suma de todos estos elementos (Fig. 36).

5.1 EL PARQUE PERIURBANO

Esta unidad ubicada en las inmediaciones del Sur de Manresa, se delimita entre la estación de Renfe Manresa y la Fábrica Torre Vives y su ámbito se define sobre el espacio fluvial del río Cardener. Se encuentra enmarcada entre la abrupta topografía, las vías del tren, y un sistema de movilidad de alta velocidad a ambos lados del curso fluvial, donde la vegetación adquiere gran importancia.

Las potencialidades con las que cuenta esta unidad se encuentran en el ámbito fluvial, que por sus características adquiere carácter de parque periurbano para los habitantes de Manresa y en la medida en la que estos espacios estén encadenados a sus piezas industriales patrimoniales podrían funcionar como áreas recreativas y de ocio.

5.2 PASEO DEL RÍO

Esta unidad abarca desde la estación de Renfe de Manresa hasta el polideportivo norte de Sant Joan de Vilatorrada y corresponde al frente fluvial de ambas poblaciones compuesto por bordes urbanos consolidados, matices industriales y un paisaje que se consolida más con forma de campos de cultivo. Las potencialidades de esta unidad se encuentran en la consolidación del frente fluvial como un parque lineal urbano en respuesta a las necesidades de espacios libres en la ciudad y como escenario que fomente las interacciones entre la ciudad, el río y los campos.

Además es en esta unidad donde confluyen la mayor cantidad de líneas de movilidad provenientes de todas direcciones; por lo que se potencia como la puerta de ingreso y filtro del sistema de unidades encadenadas, en la medida en la que aprovecha, pone en relación y estira hacia el interior del sistema algunas líneas de movilidad y a la vez discrimina otras.

5.3 UNA PAUSA EN EL PAISAJE

Esta unidad, que marca una pauta y da ritmo al sistema, se ubica entre las poblaciones de Sant Joan de Vilatorrada y Callús, justo en el punto donde existe la conexión transversal con la población de Santpedor. Esta unidad está definida por tres ámbitos de paisajes muy diferenciados y ricos: los campos agrarios que se extienden por el Pla de Bages al Este; el límite topográfico del Bosc de Cal Pla al Oeste y un paisaje de cultivos y áreas con vegetación importante sobre el curso fluvial, entre los cuales se sitúan piezas de valor patrimonial (Cal Canals Nou, Cal Carlot y el Molinet). El potencial de esta unidad está en poner en relación los espacios naturales diferenciados de gran importancia ambiental para el sistema con estas piezas patrimoniales utilizando los caminos existentes, además de fomentar la relación transversal con el resto del territorio al asociar actividades económicas y turísticas a estas piezas que confluyen en este punto de diversidad.

5.4 LA COOPERATIVA

Esta unidad abarca desde Callús, pasando por las piezas patrimoniales de La Fábrica Nova, Can Cavaller, El Cortes y El Guix, hasta llegar a la colonia industrial de Antiús en Súria. Ésta viene enmarcada en su extremo oeste por una topografía que funciona como barrera y al Este por la fuerte presencia de la C-55; y es dentro de estos dos límites que se disponen gran cantidad de campos de cultivo asociados al ámbito fluvial y a las edificaciones con interés patrimonial.

El potencial de esta unidad se encuentra, precisamente, en la reutilización de estas piezas como espacios flexibles para la actividad económica y en vincularlas a los campos, entendiéndolos como espacios productivos, de responsabilidad compartida, que dan un sentido de identidad común a este ámbito del territorio.

5.5 EL JARDÍN DE LA DIVERSIDAD

Esta unidad corresponde al núcleo de Súria y se caracteriza por la diversidad que presenta en todos sus ámbitos, desde las actividades que incluyen los huertos, la pesca deportiva y las correspondientes al sector industrial y terciario, hasta su paisaje compuesto de elementos únicos en el sistema como la "montaña de sal" asociada a una industria de explotación de yacimientos de potasa, formaciones geológicas que nos hablan de la historia geomorfológica del territorio (Migmon) y una zona de protección natural (Pla de Reguant) en conexión con el ámbito de una riera (riera

de Tordell); pasando por un casco histórico medieval, un borde urbano característico y espacios públicos que la relacionan con el río.

De ahí a que su potencial se encuentre precisamente en esta diversidad de actividades, paisajes y sucesos, en cómo estas interactúan y se vinculan entre sí, para generar una unidad consolidada que celebre esta diversidad.

5.6 EL PARQUE NATURAL

Esta unidad va desde Valls de Torruella hasta llegar al Parador del Castillo Medieval de Cardona, punto turístico de gran importancia actual. Está definida por una pronunciada topografía y vegetación abundante a ambos lados del campo fluvial, lo cual hace que la unidad quede muy definida por el espacio de valle, y muy diferenciada de las otras unidades, al tener un paisaje mucho más natural.

Su potencial está precisamente en ser el parque natural de todo el sistema, ya que posee extraordinarios paisajes montañas con abundante vegetación idóneos para el desarrollo de actividades de senderismo y bici-turismo, y que a su vez enmarcan el foco de atracción que representa el Castillo de Cardona.

EL ADN COMÚN

Tras haber reconocido unidades diferenciadas que, al encadenarse, podrán funcionar en coordinación como una gran unidad, se puede identificar que los elementos que tienen en común estas unidades son: los puntos y líneas que las encadenan, que se traducen como los espacios de encuentro entre identidades diversas y los diferentes caminos y vías de movilidad que los entrelazan; cada uno con sus respectivas categorías.

Estos puntos o espacios de encuentro nacen de la confluencia conflictiva entre diversidad de áreas y la intersección entre caminos y vías de movilidad. Ellos representan espacios flexibles ante el desarrollo de múltiples actividades, aprovechando las oportunidades que brinda territorio.

Las líneas corresponden el sistema de red que teje y entrelaza la unidad en su totalidad. Este sistema no sólo vincula y conecta a las unidades internamente, sino que, a la vez, refuerza la idea de conjunto y de unidad territorial por ser de gestión compartida entre los municipios involucrados.



Fig. 36: Unidades de proyecto

5.1 EL PARQUE PERIRURBANO

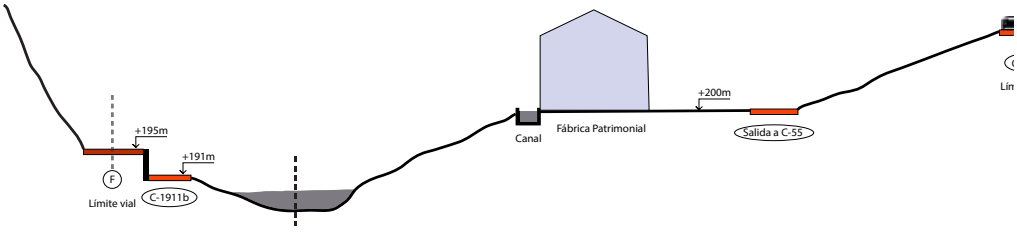
Ámbito: De Estación RENFE de Manresa a Fábrica Torre Vives

Características: Topografía abrupta, estrechez del valle, vías de tren, carreteras

Potencialidades: Ámbito fluvial como parque periurbano ligado a piezas industriales patrimoniales















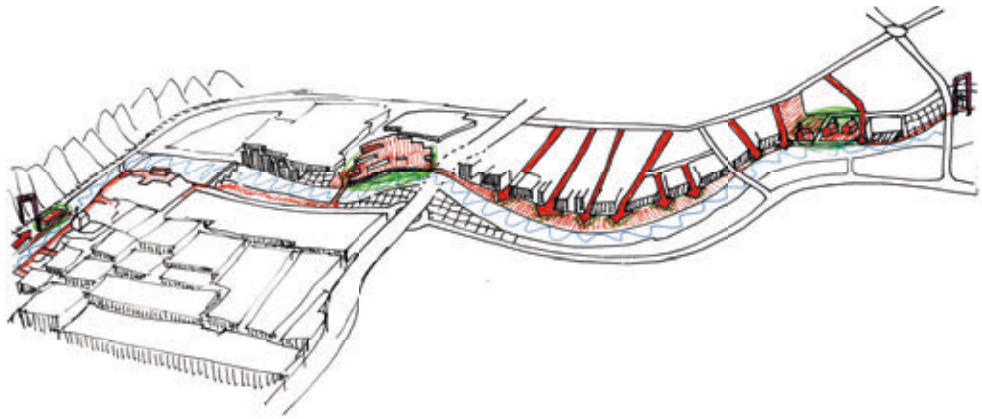
5.2 PASEO DEL RÍO

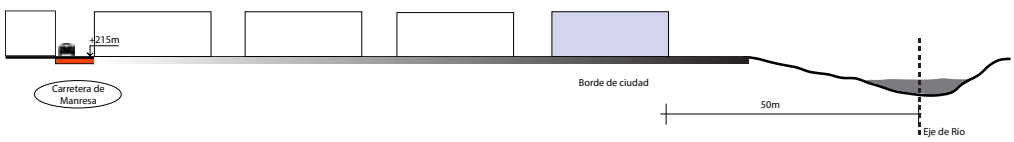
Ámbito: De Estación RENFE de Manresa a polideportivo en Sant Joan de Vilatorrada

Características: Borde urbanos consolidados, industria, campos agrarios

Potencialidades: Consolidación del frente fluvial como parque lineal urbano















5.3 UNA PAUSA EN EL PAISAJE

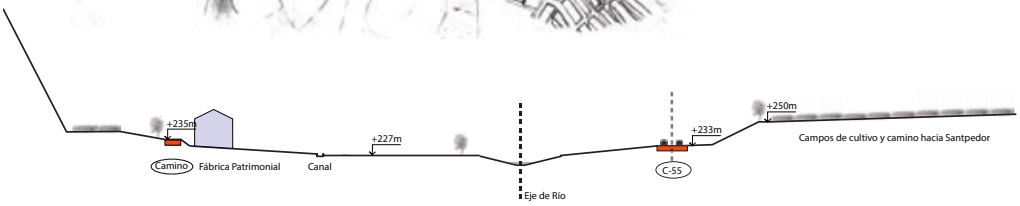
Ámbito: Entre Sant Joan de Vilatorrada y Callús

Características: Paisajes diferenciados y ricos, piezas patrimoniales, conexión con Santpedor

Potencialidades: Vinculación entre paisaje y patrimonio, relación transversal













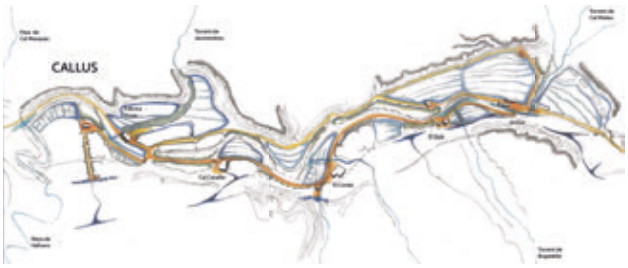


5.4 LA COOPERATIVA

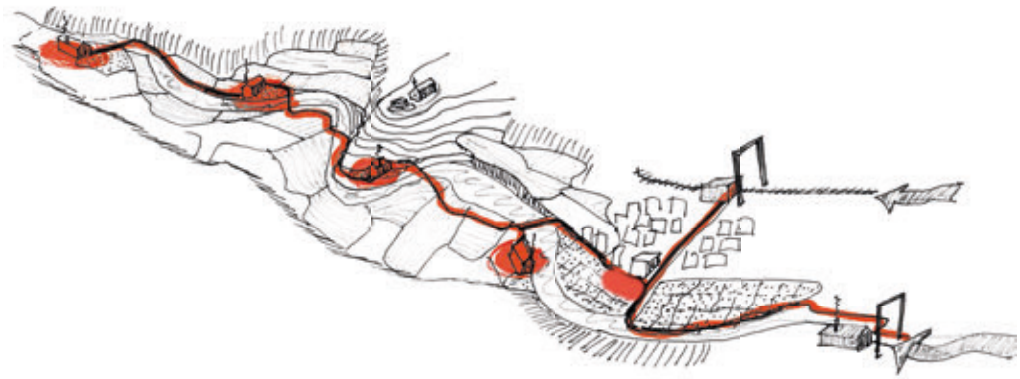
Ámbito: Desde Callús hasta Antiús

Características: Campos de cultivo y piezas patrimoniales en un espacio delimitado

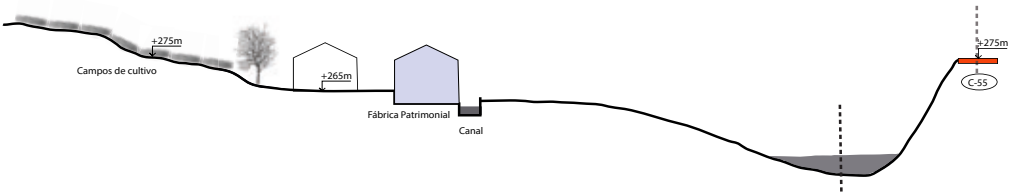
Potencialidades: Vincular patrimonio y campos, espacios productivos, responsabilidad compartida















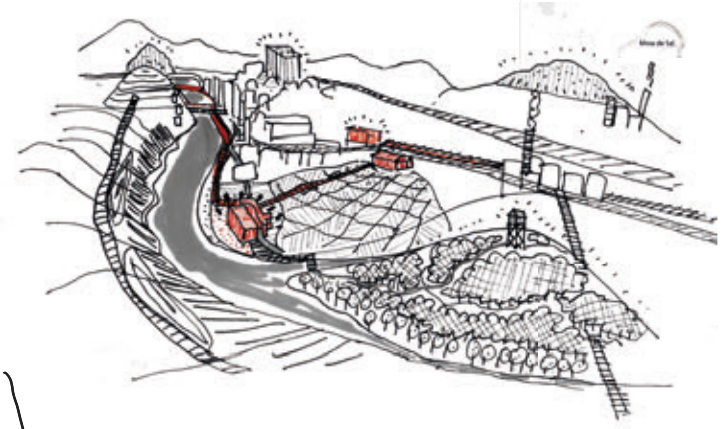
5.5 EL JARDÍN DE LA DIVERSIDAD

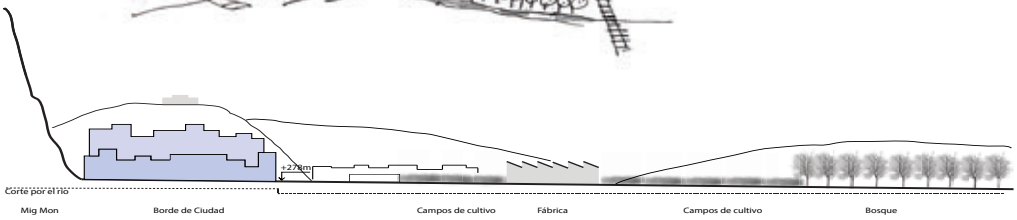
Ámbito: Núcleo urbano de Súria

Características: Diverisad de actividades, paisajes y sucesos

Potencialidades: Una unidad consolidada que celebre esta diversidad















5.6 El PARQUE NATURAL

Ámbito: De Valls de Torruella a Cardona

Características: Pronunciada topografía y vegentación abundante, paisaje natural

Potencialidades: Ser el parque natural del sistema

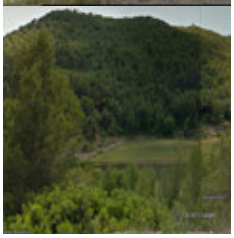












6. LAS CATEGORÍAS DE LÍNEAS Y PUNTOS

Líneas. La trenza que teje el territorio.

Partiendo de la comprensión de las líneas como los conectores que entrelazan la mancomunidad, éstas se categorizan, de acuerdo al sistema de movilidad que presenta cada una y de acuerdo a su accesibilidad. El juego entre contigüidad y discontinuidad de estos tipos de líneas alimenta todo el sistema territorial, y hace que sus puntos de intersección sean los que garanticen la continuidad de la movilidad a lo largo del valle (Fig.37).

Las líneas se categorizan de la siguiente manera:
- Las líneas de movilidad y accesibilidad en automóvil.
- Las líneas de tren.
- Los caminos peatonales y para bicicleta, los cuales asocian itinerarios específicos relacionados a las unidades.

MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD CON AUTOMÓVIL

Estos conectores son importantes porque captan la mayor cantidad de visitantes provenientes de los asentamientos cercanos y del resto de Catalunya y por recorrer el territorio en toda su extensión. El potencial de estas líneas de movilidad no radica en su condición de vías de acceso rápido, sino en los puntos donde se conectan y dotan de accesibilidad a las unidades, ya que alimentan los recorridos internos y, de esta forma, consolidan una movilidad funcional y continua (Fig. 38).

LÍNEAS DE TREN

Las líneas de movilidad ferroviaria son de gran importancia porque relacionan el sistema con el resto del territorio, a la vez que lo comunican internamente entre sus partes.

Por un lado se encuentra la línea ferroviaria que llega a la estación de Renfe de Manresa. Ésta permite la entrada y salida del sistema, ya que en ella se da el desembarco proveniente del centro de Barcelona y también, desde la misma, parten otros trenes que comunican a la unidad con el resto de Catalunya.

La segunda línea ferroviaria es la existente entre la estación de Manresa Alta y Súria; que actualmente sólo es utilizada para transportar la producción de la mina de sal y potasa hacia Barcelona. Se propone que, en una primera etapa, esta línea se pueda activar los fines de semana como un tren turístico que alimente al sistema territorial, lo que conlleva la construcción de nuevas estaciones de pasajeros en puntos estratégicos del sistema (Joncandella, Callús, El Cortés y Súria). En una segunda etapa, este ferrocarril puede convertirse en un medio de transporte público regular para los habitantes de la mancomunidad, de acuerdo a las necesidades y exigencias de la población (Fig. 39).

CAMINOS PEATONALES Y EN BICICLETA

Dentro de esta categoría de caminos aparecen aquellos que van ligados a lo largo de todos los recorridos. Estas líneas se caracterizan porque, además de designar, habilitar y demarcar un espacio para los peatones, se comparten con los ciclistas y, de acuerdo a la urbanidad del tramo, podrá o no existir un carril único para ambos.

Estas líneas parten del reconocimiento y revalorización de caminos o senderos existentes, en los que se plantean acciones de mejora y formalización. Sin embargo, en otros casos, se plantea trazar nuevos caminos que colaboren a tejer el territorio y revaloricen el espacio fluvial, siempre en atención a las condiciones del entorno, su topografía y su vegetación. Los caminos, además, pueden adquirir características naturales y/o urbanas según el ámbito que los envuelve y cabe destacar que es en esta categoría de líneas de enlace donde se desarrollan los itinerarios. Éstos últimos son los que recorren el interior de las unidades y ponen en relación aquellas piezas de mayor interés de la propia unidad con otras líneas y otros puntos del sistema (Fig. 40).

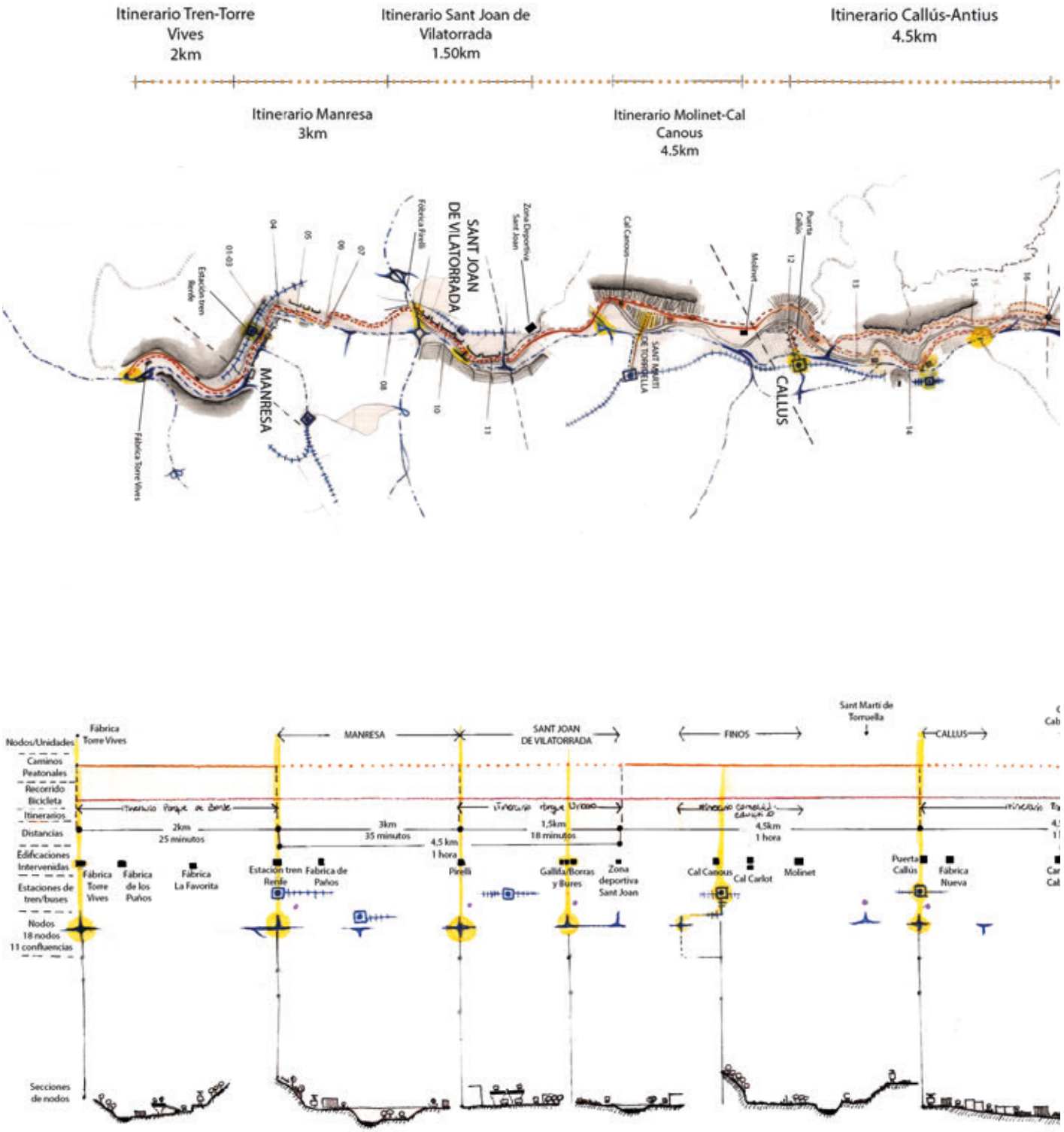
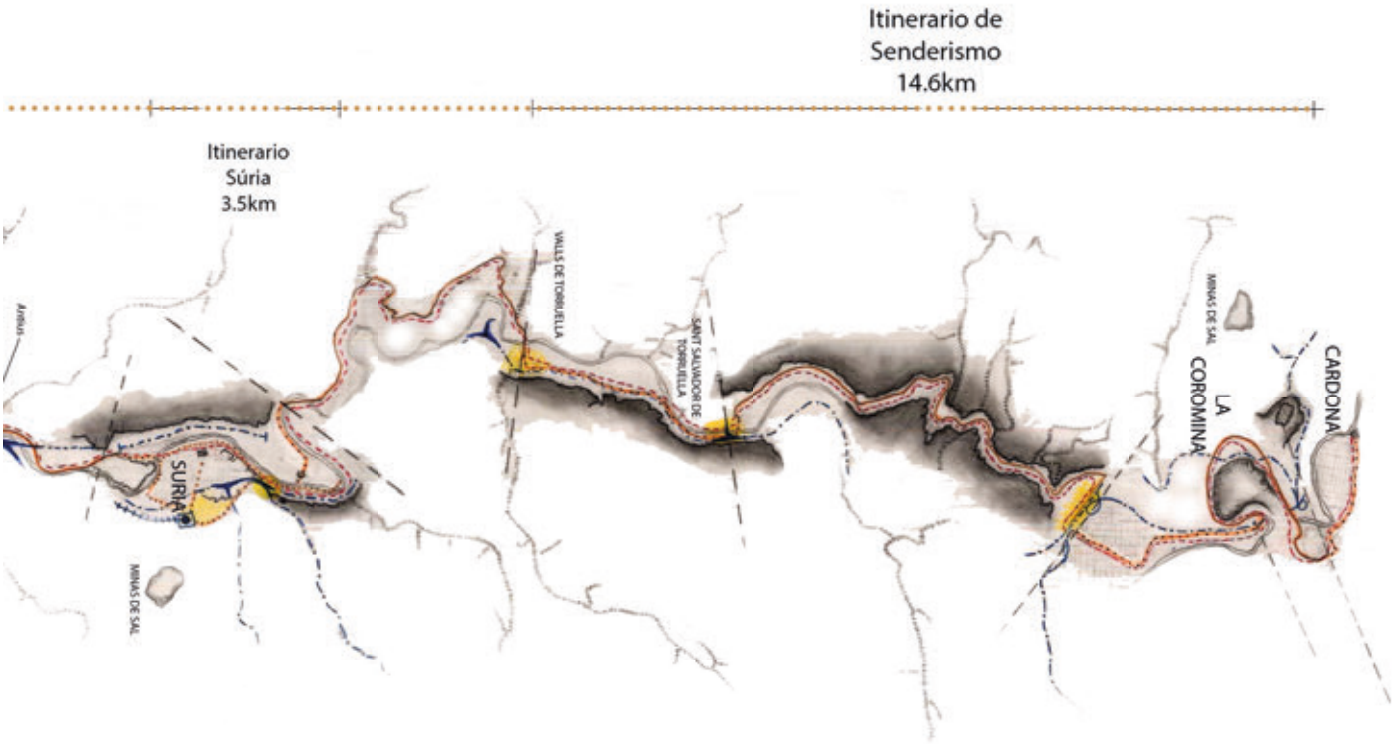
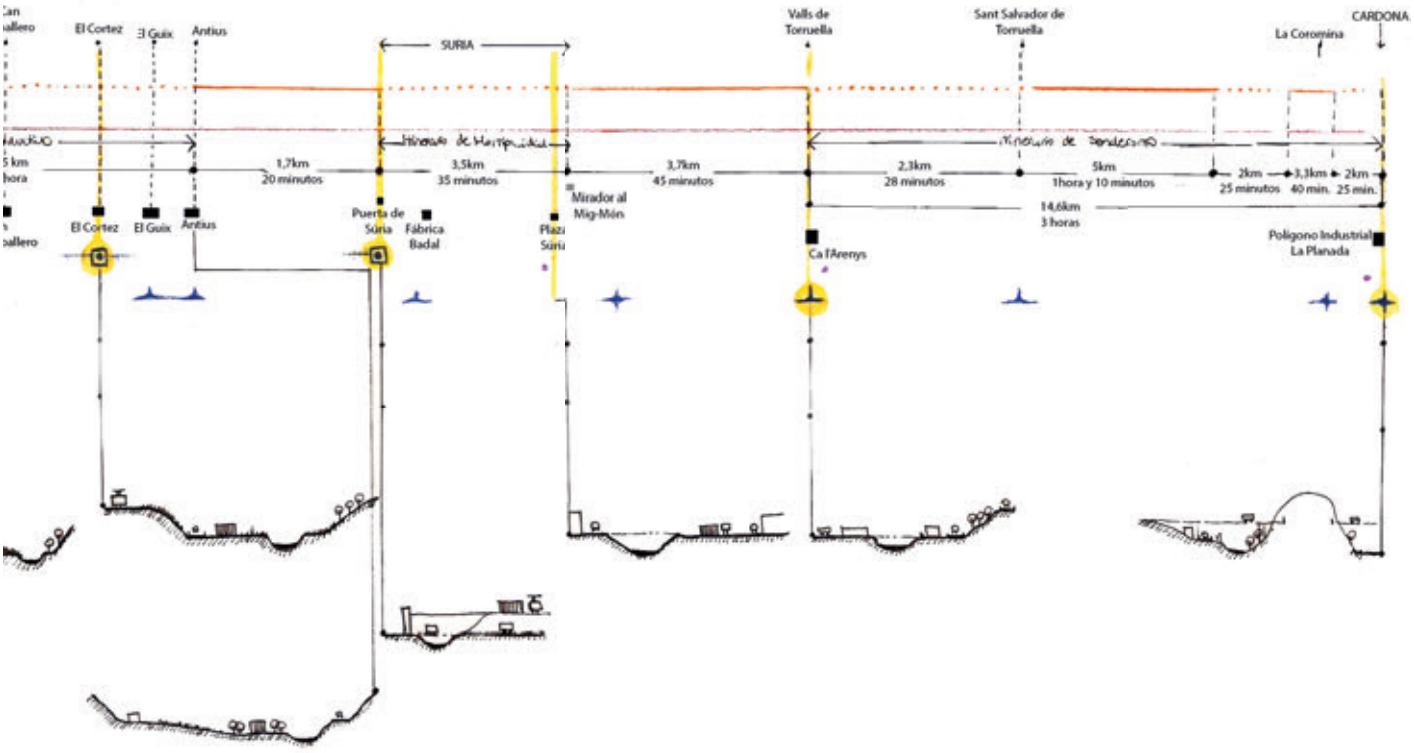


Fig. 37: Contigüidad y discontinuidad de las líneas que caracterizan el territorio


Itinerario de
Senderismo
14.6km
Itinerario
Súria
3.5km
VALLS DE TORRUELLA
SANT SALVADOR DE TORRUELLA
MINAS DE SAL
LA COROMINA
CARDONA
SURIA
MINAS DE SAL


El Cortez
El Guix
Antius
SURIA
Valls de Torruella
Sant Salvador de Torruella
La Coromina
CARDONA
1,7km
20 minutos
3,5km
35 minutos
3,7km
45 minutos
2,3km
28 minutos
5km
1hora y 10 minutos
2km
25 minutos
3,3km
40 min.
2km
25 min.
14,6km
3 horas
Puerta de Súria
Fábrica Badal
Mirador al Mig-Món
Plaza Súria
Ca l'Arenys
Polígono Industrial La Planada

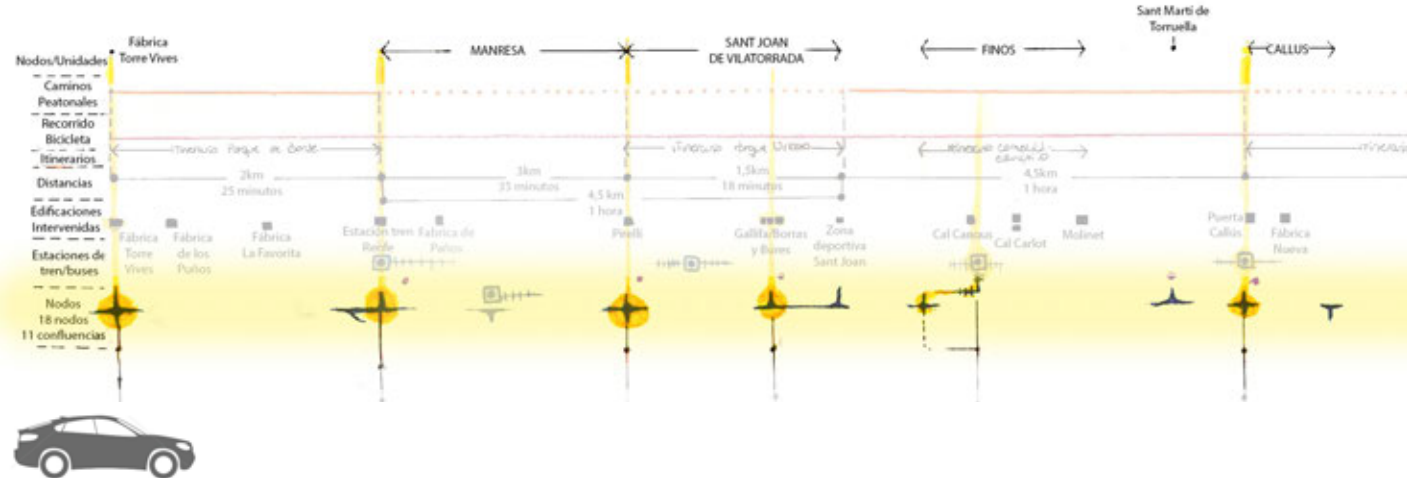


Fig. 38: Líneas de movilidad y accesibilidad en automóvil

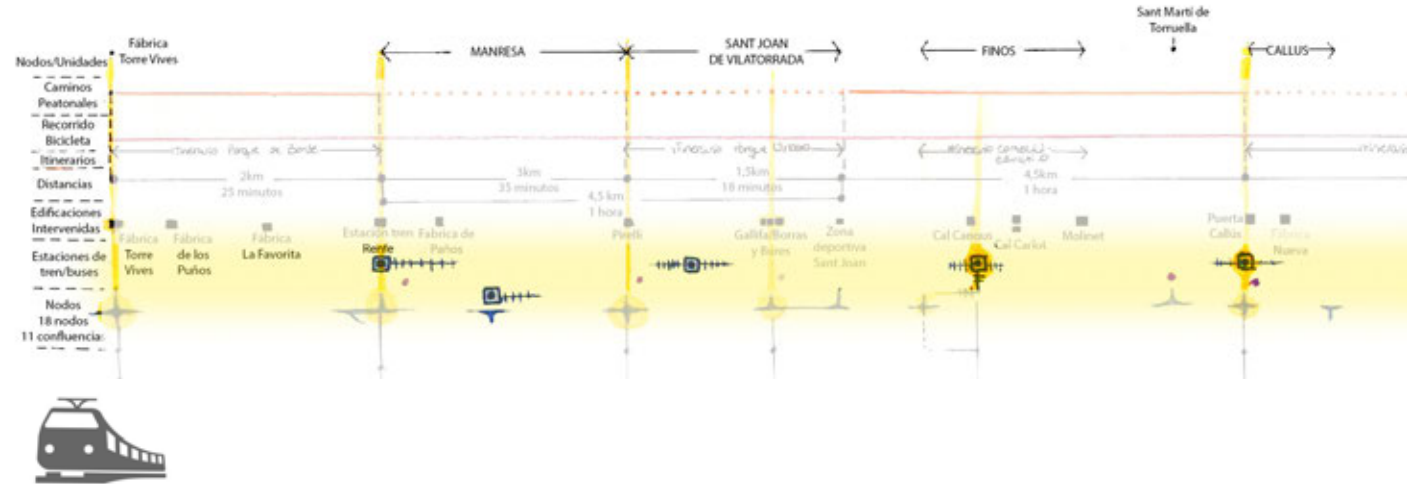


Fig. 39: Líneas de tren

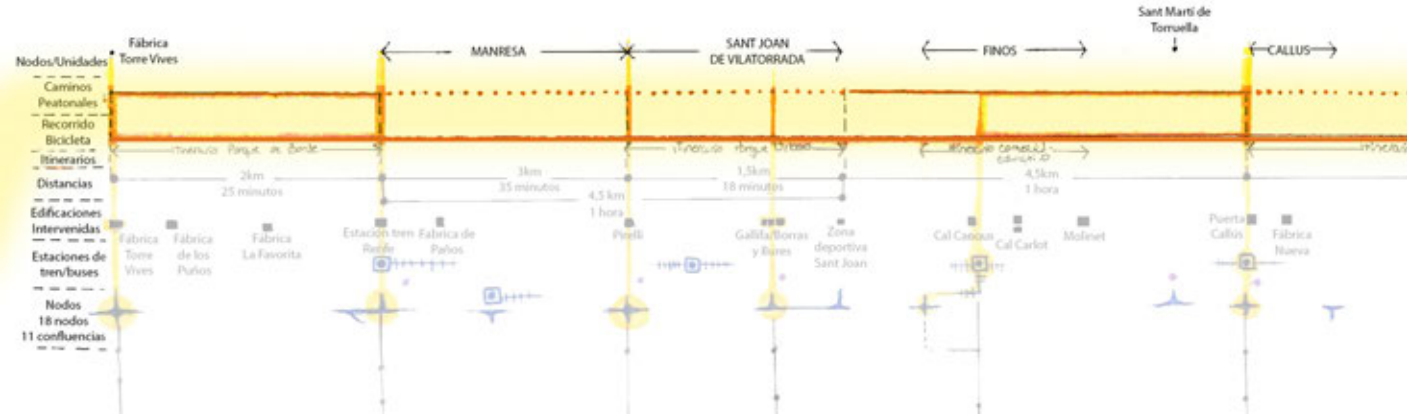
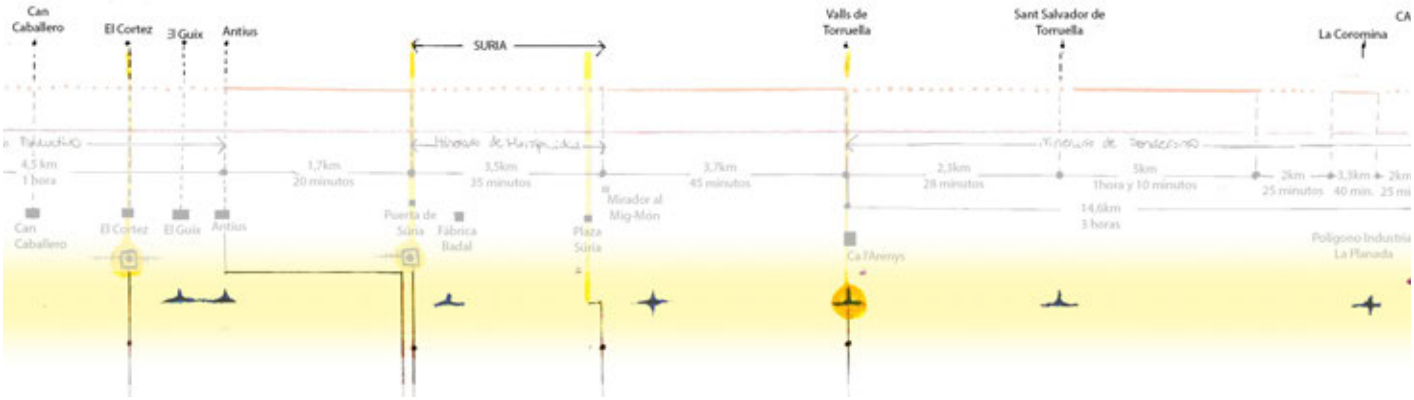
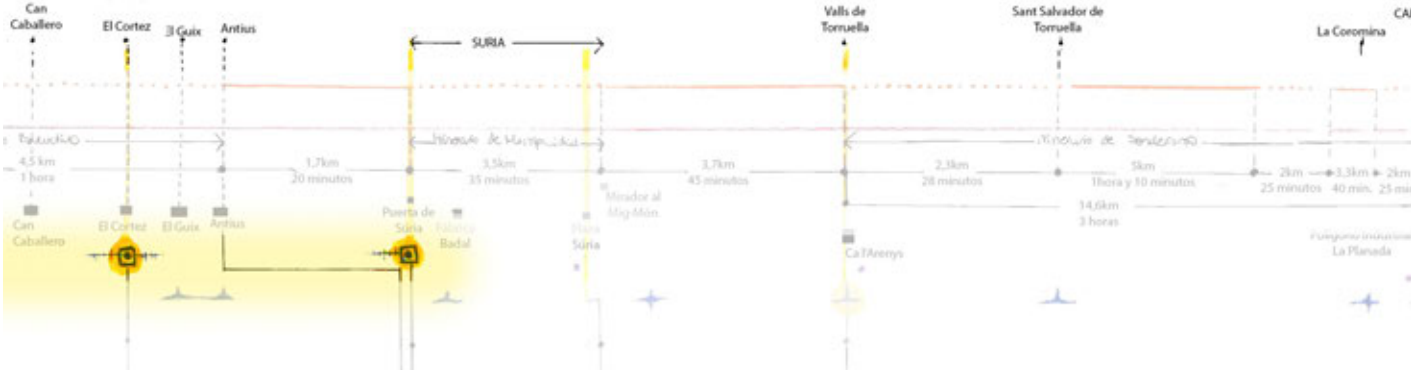
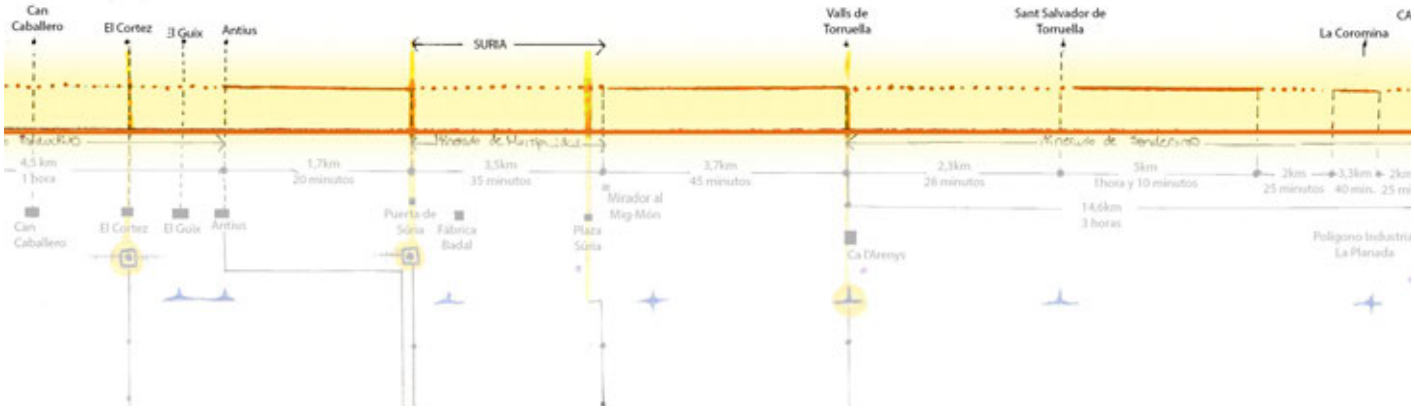


Fig. 40: Los caminos peatonales y para bicilceta


Can Caballero
El Cortez
El Guix
Antius
SURIA
Valls de Torruella
Sant Salvador de Torruella
La Coromina
4,5 km
1 hora
1,7km
20 minutos
3,5km
35 minutos
3,7km
45 minutos
2,3km
28 minutos
5km
1hora y 10 minutos
14,6km
3 horas
2km
25 minutos
3,3km
40 min.
Puerta de Súria
Fábrica Badal
Mirador al Mig-Món
Plaza Súria
Ca l'Arenys
Polígono Industrial La Planada


Can Caballero
El Cortez
El Guix
Antius
SURIA
Valls de Torruella
Sant Salvador de Torruella
La Coromina
4,5 km
1 hora
1,7km
20 minutos
3,5km
35 minutos
3,7km
45 minutos
2,3km
28 minutos
5km
1hora y 10 minutos
14,6km
3 horas
2km
25 minutos
3,3km
40 min.
Puerta de Súria
Fábrica Badal
Mirador al Mig-Món
Plaza Súria
Ca l'Arenys
La Planada


Can Caballero
El Cortez
El Guix
Antius
SURIA
Valls de Torruella
Sant Salvador de Torruella
La Coromina
4,5 km
1 hora
1,7km
20 minutos
3,5km
35 minutos
3,7km
45 minutos
2,3km
28 minutos
5km
1hora y 10 minutos
14,6km
3 horas
2km
25 minutos
3,3km
40 min.
Puerta de Súria
Fábrica Badal
Mirador al Mig-Món
Plaza Súria
Ca l'Arenys
Polígono Industrial La Planada

6.1 ITINERARIO PERIURBANO (1,70 KM)

Este itinerario va asociado a la unidad del Parque Periurbano, y va desde la Estación de Renfe de Manresa a la Fábrica Torres Vives. Este recorrido se caracteriza por estar rodeado de vegetación media y alta y por moverse de forma paralela y muy cercana al río y a la carretera. Además en este tramo se evidencia una pausa importante definida por la fábrica patrimonial de La Favorita. Esta ruta además se cruza en su extremo norte, con el itinerario del Anillo Verde de Manresa (existente y consolidado), lo que alimenta el sistema y pone en relación al itinerario con otros recorridos dentro del territorio.

6.2. EL PASEO DEL RÍO (4,50 KM)

La unidad que conforman Manresa y Sant Joan es lo que da forma a este itinerario, partiendo de la estación de Renfe de Manresa, hasta el Polideportivo de Sant Joan de Vilatorrada. El tramo se diferencia por tener un contexto muy urbanizado, definido y delimitado. Se plantea que el recorrido se consolide y formalice a lo largo del frente fluvial. Dentro de este itinerario, se encuentran algunos hitos de importancia histórica y de carácter industrial (Los Panyos, Pirelli, La Gallifa, Borras y Bures), relevantes para la historia de Manresa y Sant Joan. Además, ésta ruta se encuentra con los itinerarios del Anillo Verde de Manresa, el camino de la Sal y la ruta de sendero central de Catalunya, lo que permite poner en contacto al itinerario con las dinámicas actuales del lugar.

6.3 ITINERARIO DE LA DIVERSIDAD PAISAJÍSTICA (1,20 KM)

Esta ruta viene definida por la presencia de diferentes paisajes, cuyo contraste invita al transeúnte a detenerse y observarlos. El itinerario, a pesar de ser muy corto, cuenta con un borde de campos agrarios y con un área reforestada cuyo límite visual es el bosque de Cal Pla. Dentro de este itinerario aparecen algunas piezas patrimoniales como Can Canals Nou, Cal Carlot con su masía y El Molinet.

6.4 ITINERARIO DE LAS FÁBRICAS Y LOS CAMPOS (4,50 KM)

Este itinerario, que recorre la unidad de la cooperativa, tiene puntos de partida desde la estación de tren de Callús y desde la edificación patrimonial de La Fábrica Nova, permitiendo la flexibilidad de elegir si se hace un recorrido muy cercano al ámbito del río, o si se toma el camino que va a una cota más elevada, por la parte alta de los campos, desde donde se tiene una visión amplia del conjunto de fábricas patrimoniales asociadas a sus campos. Ambos recorridos conectan al otro extremo con la pequeña colonia industrial de Antius, otro nodo de enlace dentro del itinerario. Este itinerario se diferencia del resto por estar rodeado de extensos campos de cultivo y de vegetación propia del cauce fluvial, entre la que encontramos edificaciones patrimoniales (Can Cavaller, El Cortes y el Guix) que pautan el recorrido. Asimismo, ésta ruta se encuentra con el camino de la Sal y el camino hacia Súria, donde el itinerario y estos caminos se superponen, generando así, nodos de distribución de caminos.

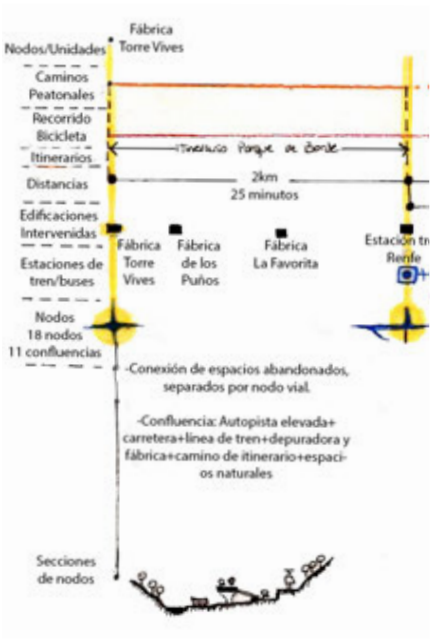
6.5 ITINERARIO DE LA DIVERSIDAD (3,60 KM)

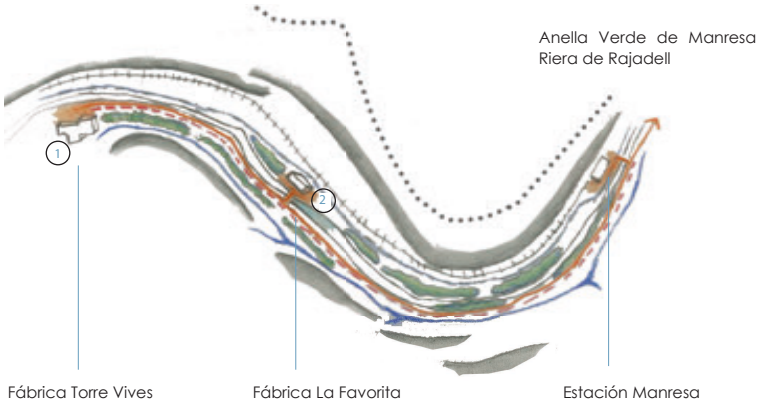
Esta ruta, que recorre internamente la unidad de Súria, pone en relación todos los elementos diversos que caracterizan a la unidad. Permite ir desde el Pla de Reguant en un tramo muy natural, como desde una parada de tren que se propone para Súria. El itinerario transita a través de las identidades de esta unidad, pasando por la fábrica patrimonial Badal, la Plaza cívica de Súria, donde se puede conectar con el casco medieval de la ciudad; el parque de los pescadores hasta llegar al Migmon. Se caracteriza por ser un itinerario muy urbano y cargado de actividades diversas. Esta ruta se encuentra con el camino de la Sal, y el camino que desde fuera llega a la ciudad.

6.6 ITINERARIO NATURAL (14,6 KM)

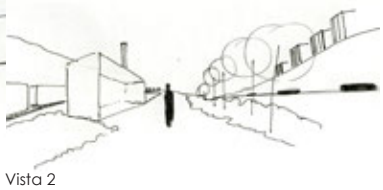
Este recorrido viene caracterizado por el ámbito en el que se desarrolla (entre Valls de Torruela y Cardona), ya que supone un tramo de senderismo y recorridos en bici con una pendiente media-alta y con un paisaje natural de gran valor. Esta ruta en algunos tramos se aleja del cauce fluvial debido a la topografía, lo que permite vistas elevadas sobre el paisaje del valle, y en otros casos va paralela al río, siempre de forma muy natural, acompañada de vegetación de gran porte.

6.1 ITINERARIO PERIRURBANO (1,70 km)





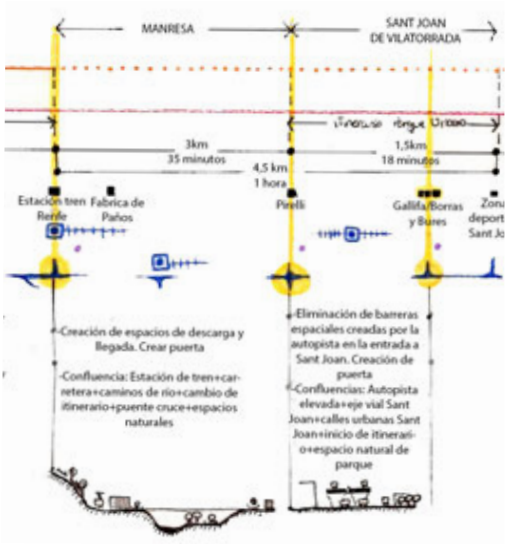

Vista 1

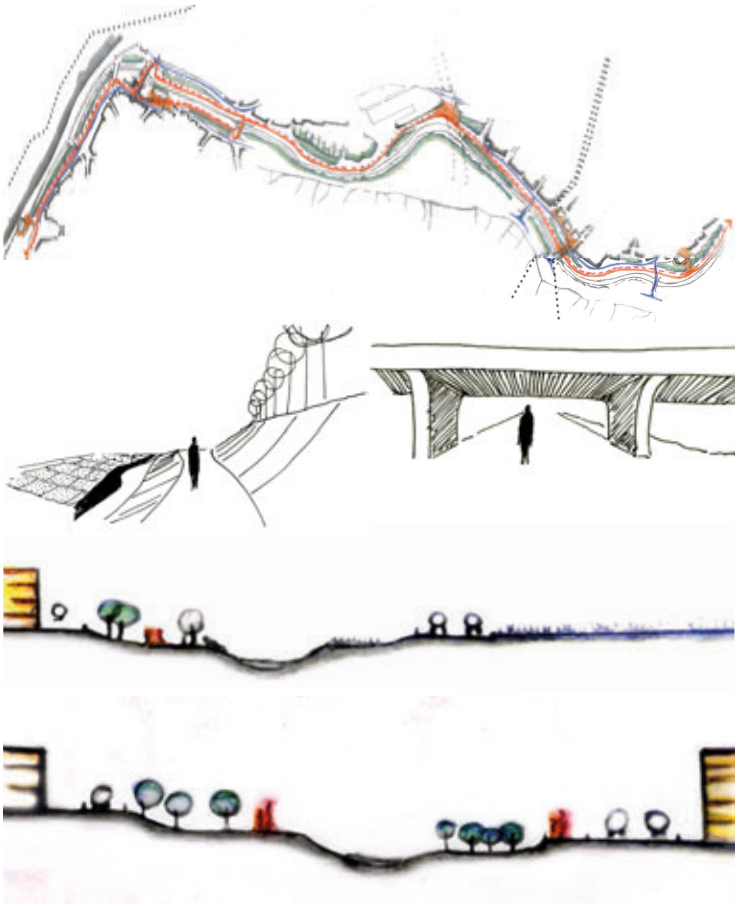

Vista 2



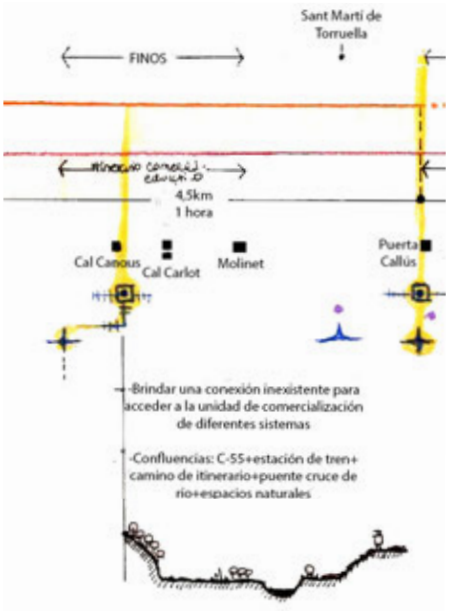


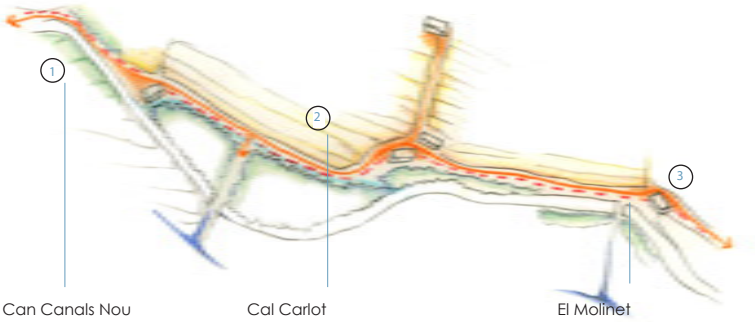
6.2 EL PASEO DEL RÍO (4,50 km)





6.3 ITINERARIO DE LA DIVERSIDAD PAISAJÍSTICA (1,20 km)

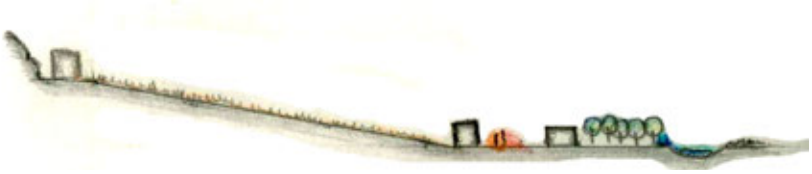




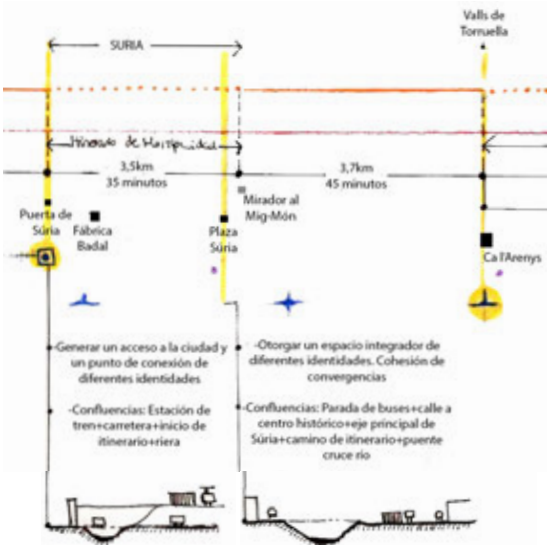


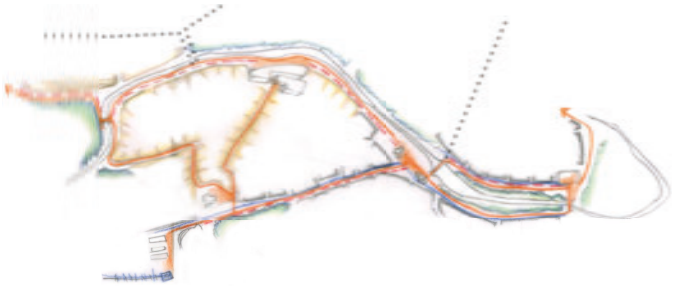






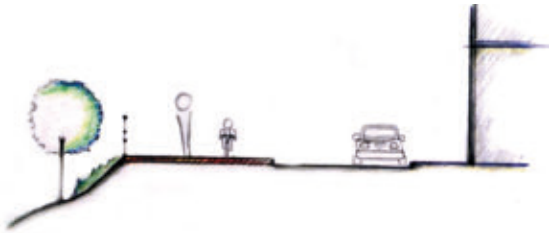
6.5 ITINERARIO DE LA dIVERISDAD (3,60 KM)





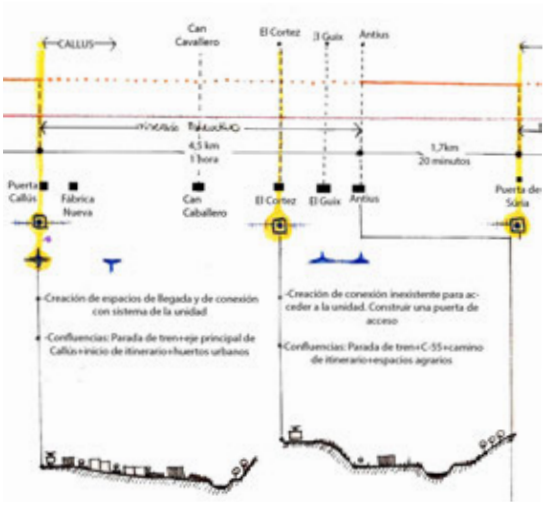




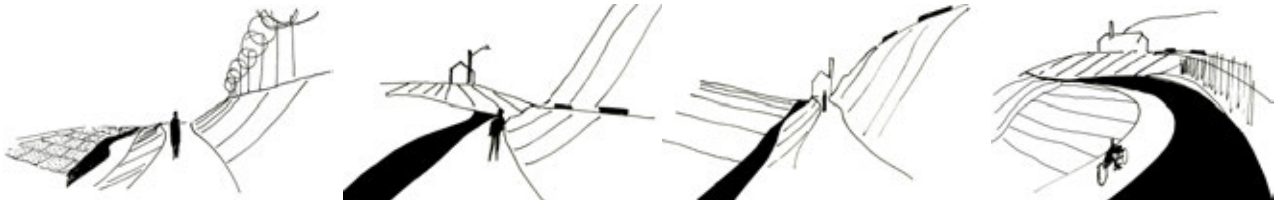


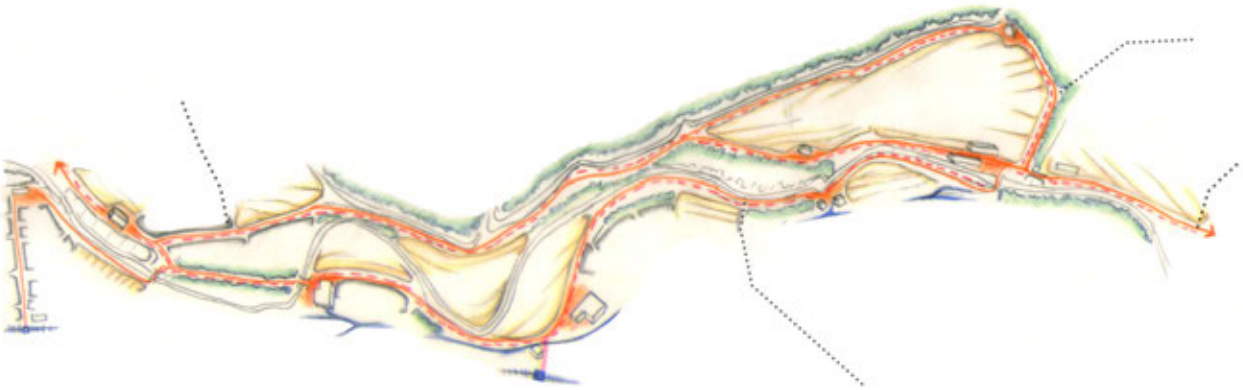


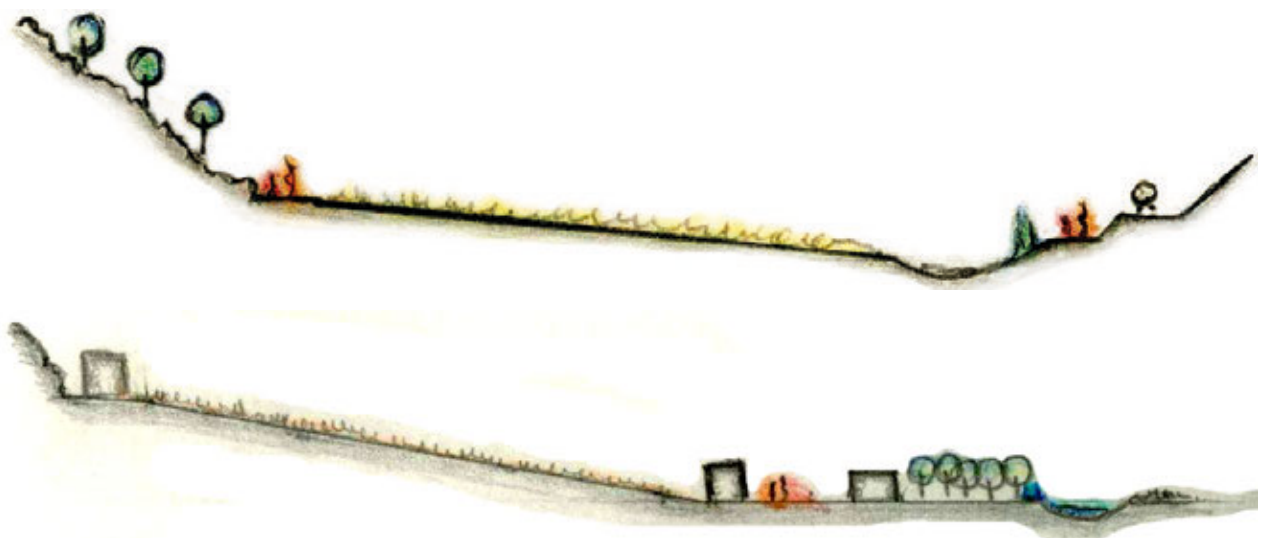
6.4 ITINERARIO DE LAS FÁBRICAS Y LOS CAMPOS (4,50 KM)











7. PUNTOS

Los puntos son lugares neurálgicos dentro del sistema de unidades encadenadas. Se caracterizan por ser espacios de intercambio modal o intersección entre líneas de enlace, y además ponen en relación las actividades y elementos diversos que se han reconocido en el territorio. Son lugares de toma de decisiones, a partir de los cuales se puede organizar la ciudad; y los elementos que los estructuran se convierten en referencia para el transeúnte. Se han categorizado en grupos, de acuerdo a su función en el sistema y a los elementos que los conforman. De esto se deducen dos categorías: Nodos y Puertas (Fig. 41).

NODOS

Aquellos puntos que permiten generar pautas en los itinerarios, y que al estar asociados a piezas patrimoniales (hitos) se convierten en elementos de referencia que remiten a la distancia que se ha recorrido del camino, cuanto falta para llegar al destino, entre otras cosas (Fig. 42).

PUERTAS

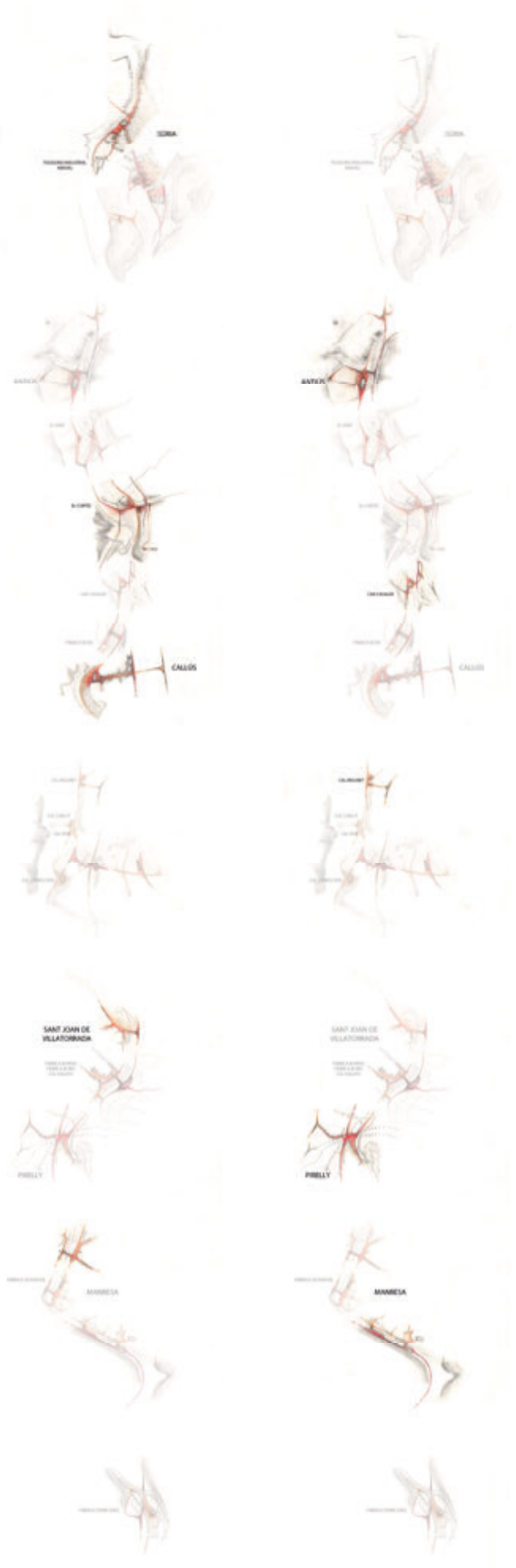
Aquellos puntos de intersección entre rutas, caminos e itinerarios que pasan de ser cruces incidentales a ser las entradas de las unidades o el comienzo de los itinerarios. Además ponen en relación los elementos del territorio, aprovechando las posibilidades de las unidades identificadas (Fig. 43).

Dentro de la categoría de puertas, existen 3 tipos de subcategorías:

Puertas territoriales: Son las que, independientemente de las categorías de líneas que en ellas se cruzan, relacionan directamente a la mancomunidad con asentamientos adyacentes y unidades territoriales externas que no pertenecen al sistema (Fig. 44).

Puertas de unidad: Son aquellas que definen la entrada a las unidades encadenadas y son su conexión con otras unidades del sistema (Fig. 45).

Puertas locales: Son aquellas que relacionan internamente las identidades diversas que conforman una unidad (Fig. 46).



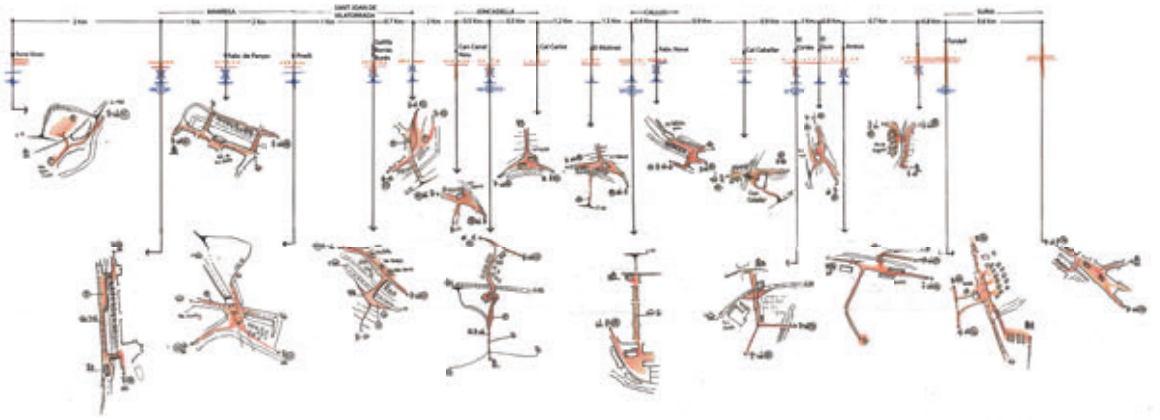


Fig. 41: Nudos y puertas

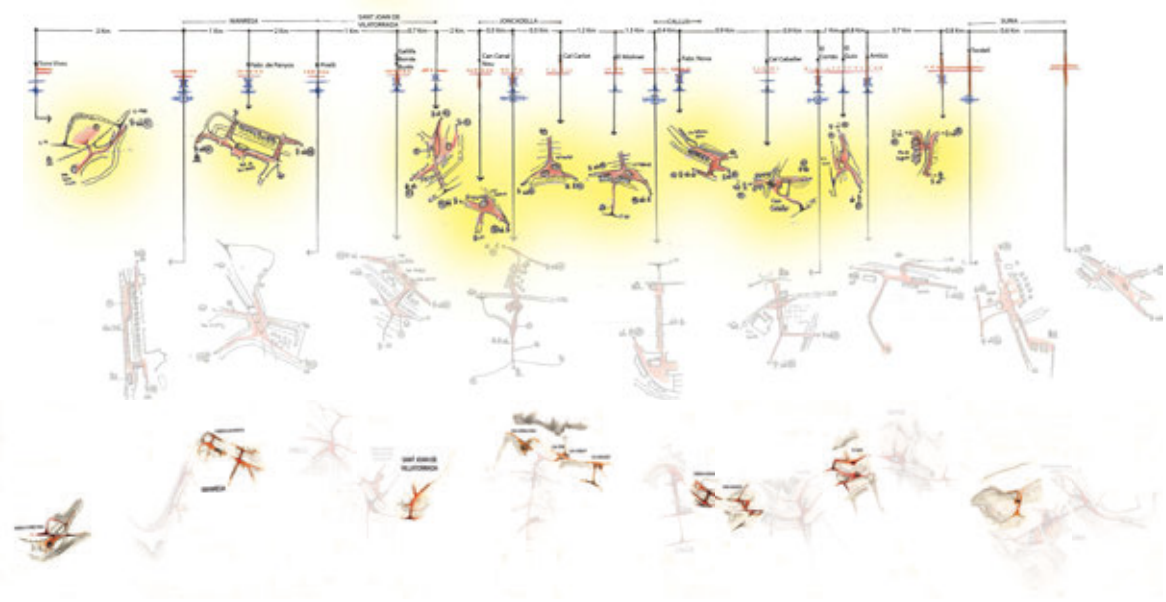


Fig. 42: Los nudos

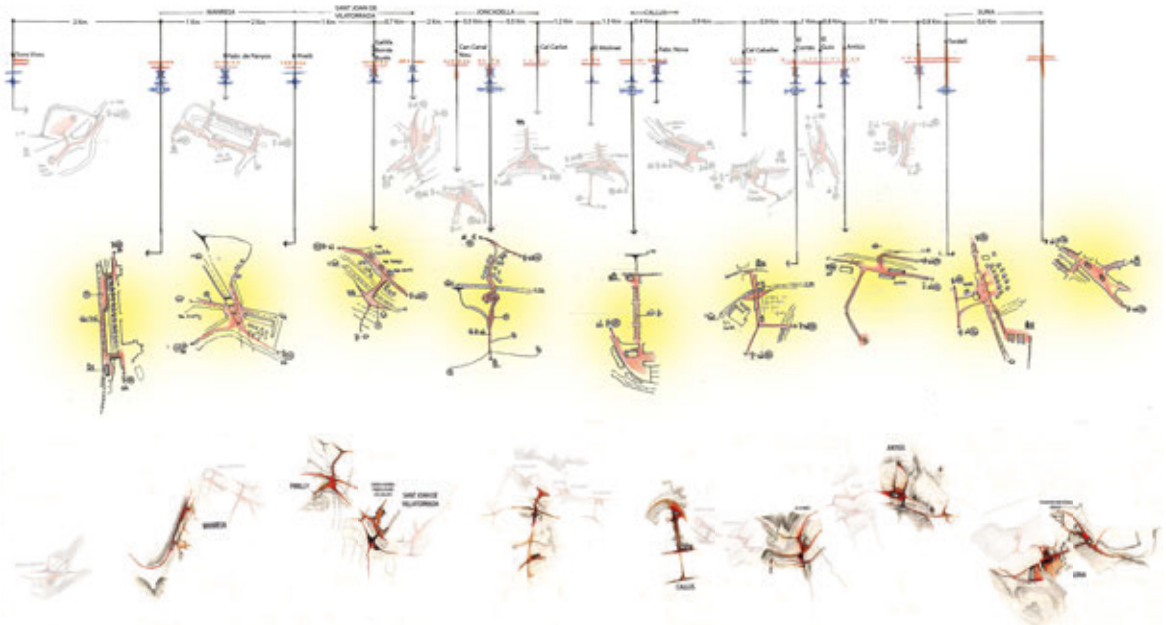


Fig. 43: Las puertas

8. LOS PROYECTOS ESTRATÉGICOS

PUERTAS LOCALES

8.1 ENTRE ARRIBA Y ABAJO

La unidad "CO-operativa" se desarrolla desde Callús hasta Súria, e integra en su área varios elementos patrimoniales y caminos existentes, que bien estan identificados en la propuesta de camino y edificaciones de interés patrimonial del Plan Director Urbanístico. Esta unidad aparece segmentada por la autovía C-55 y el eje del ferroviario, que dividen el sistema entero en dos partes, donde la conexión transversal no existe, y que, además, se superpone a los corredores verdes de las rieras que llegan hasta el río. La intervención que se plantea, está situada justamente en la mitad de esta unidad, en el área de alrededor de la antigua fábrica de "El Cortes".

Precisamente es en este punto que el conflicto entre estos elementos se hace más evidente. La autovía se acerca a la fábrica (donde el PDU plantea la extensión de un polígono industrial), superponiéndose a la riera que sirve al área del l'Horts del Cortes, y separando las dos masías que alguna vez estuvieron conectadas por un camino. Este camino, que iba paralelo a la riera, conectaba en su parte superior el área paisajística de San Sadurni y del castillo del Callús, y en su parte inferior, cercana al río, los varios elementos patrimoniales y los caminos que van desde Callús, pasando por las fábricas de Can Cavaller, hasta llegar a Antius.

La intervención, quiere generar un cruce peatonal de la C-55, aprovechando las dos masías y el antiguo camino segmentado. Esto se materializa con un cambio en la pavimentación de esta vía, acompañado de una adecuada señalización e iluminación. A esta estrategia se agrega la necesidad de rehabilitar las antiguas masías que se encuentran en los dos lados de la vía, planteando en éstas actividades que fomenten la utilización de este espacio. Una posibilidad podría ser, además, poner una nueva parada del tren en este punto, que tenga correspondencia con el puente, y que esté asociado a un sistema de conexión vertical puntual. De esta forma la parada se coloca en la primera masía que se encuentra en el camino, que podría ser punto de información donde se empieza a descubrir el itinerario patrimonial.

Movimiento de tierras
Demolición
Urbanización: 98.392,85 euros
Construcción: 306.000,00 euros

TOTAL: 404.392,85 euros

8.2 PLAZA DE SANT JOAN DE SURIA: LA PUERTA POLIVALENTE

La intervención está ubicada en la plaza de Sant Joan que se encuentra en el centro del núcleo urbano de la unidad de Súria. Frente al acercamiento de PDU vigente que identifica esta parte de la unidad como una entrada más en el catálogo de los espacios abiertos, este proyecto se mira desde un punto de vista distinto, y reconociendo los elementos que construyen una imagen polivalente, le intenta atribuir la cualidad de un espacio de confluencia de diversas identidades, las cuales se podrían aprovechar en determinado tiempo. Este sitio se elige por su cualidad como ámbito donde confluyen identidades diversas. Por una parte, el área de la plaza constituye un punto de transición entre el tejido urbano de Súria y el río Cardener. Por otra parte, debido al contacto directo de la plaza con el eje viario C-1410, la plaza adquiere el carácter de puerta local que relaciona internamente las unidades. Sin embargo, la elección de este sitio viene motivada por el carácter de la plaza, como el caso más típico de espacio abierto público que se construye por una intersección de intereses.

La plaza es el lugar de la ciudad donde coexisten los elementos que aportan vida en común, es decir, la estación de autobuses, el frente urbano con las actividades de mercado, restaurantes, un centro deportivo y espacios de recreación. La ausencia presente de interrelación esencial entre dichos y el comportamiento de cada uno de manera ensimismada, tienen como consecuencia la devaluación del carácter de la plaza, constituyeron la motivación de la intervención esta. Los elementos primordiales en los que se apoya el proyecto estratégico son exactamente esas actividades diversas. En primer lugar, la estación de autobuses, que posee un espacio significativo de la plaza, no tanto como cantidad de espacio físico que ocupa, sino principalmente en cuanto a zona de influencia que alcanza. En segundo lugar, los negocios privados de mercado y servicios que forman parte del frente urbano y representan las actividades de la vida diaria. En tercer lugar, el centro deportivo que constituye un lugar público de recreación y actividades abiertas.

Asimismo, elementos estructurantes del ambiente de la plaza como el puente de Salipota y el camino al lado del río constituyen referencias importantes, acentuando todas las ventajas y las posibilidades que ofrece la proximidad inmediata entre la plaza y el río. El objetivo principal del proyecto es liberar el espacio que ocupa cada actividad, derribando las barreras -materiales o no- que las limitan, y dándoles paso para extender hacia el espacio común de la plaza. De esa manera, la plaza consiste en una alfombra, un escenario donde se provoca un conflicto creativo, una interacción constante, y un intercambio de estímulos sociales que al final le aportan vitalidad.

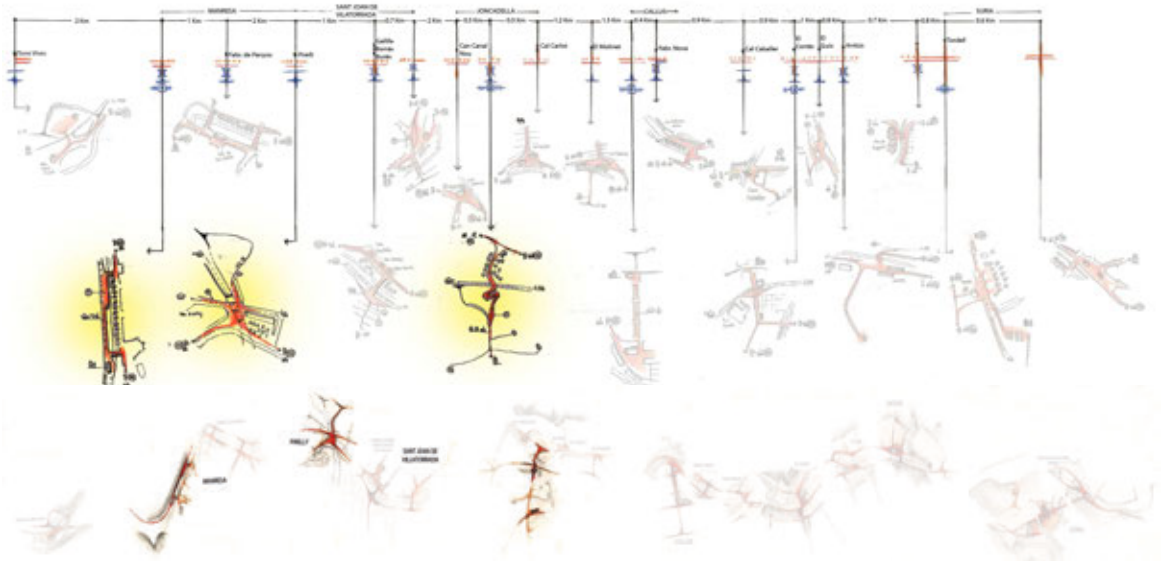


Fig. 44: Las puertas territorilales

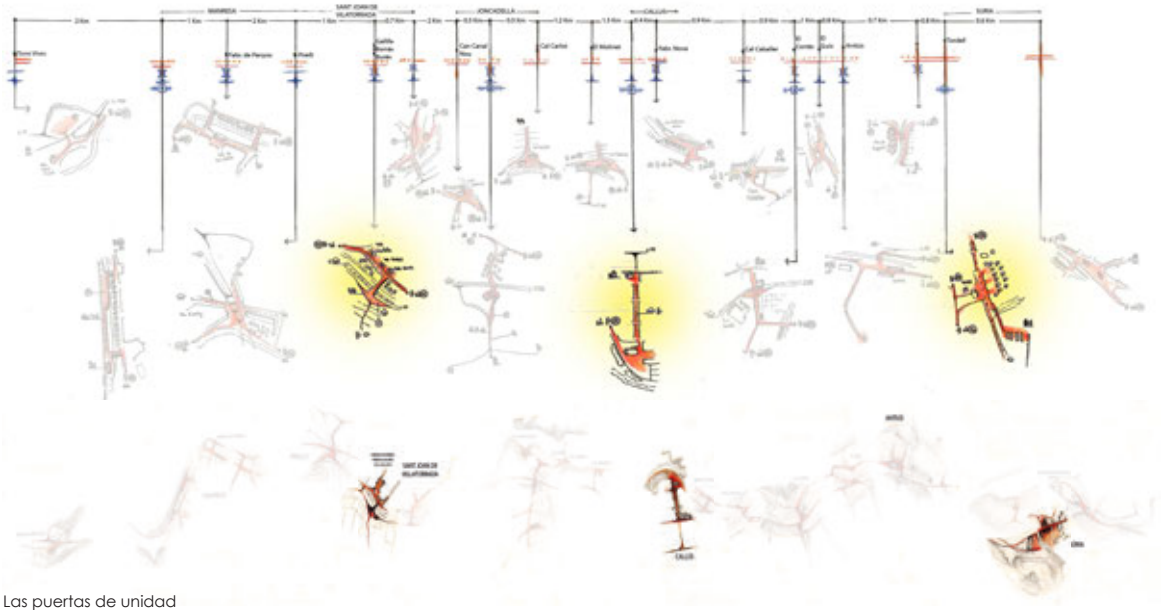


Fig. 45: Las puertas de unidad

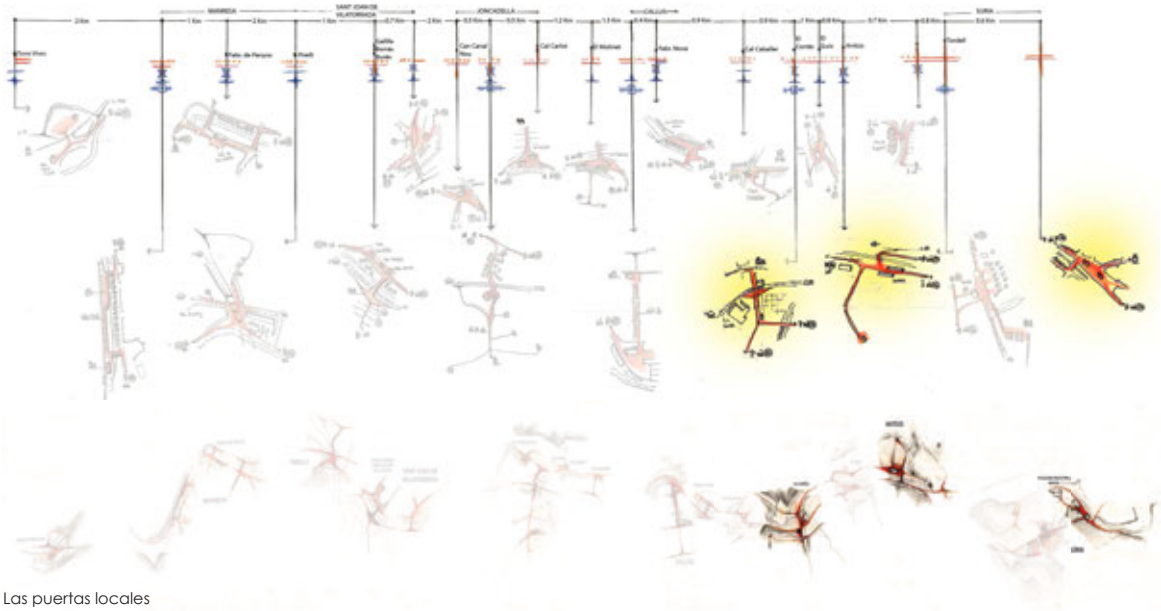


Fig. 46: Las puertas locales

En primer lugar se perfora el frente urbano cediéndoles a las actividades del mercado y servicios un lugar abierto en la plaza para extenderse. La construcción de una cubierta ligera y reversible permite a los propietarios difundir la actividad de sus negocios y aprovechar el espacio libre con vistas al río. En segundo lugar, el proyecto busca integrar el centro deportivo a la plaza y permitir que actividades deportivas como demostraciones de gimnasia tengan lugar en la misma plaza. Por ello son derribadas las paredes que actualmente existen y funcionan como límites. En tercer lugar, la multiplicidad del sitio se fortalece a través de la construcción de un centro cívico, junto con la instalación de un pequeño escenario abierto, donde tendrán lugar actividades culturales, programas educativos etc. Asimismo, la pavimientacion, la arborizacion y la facilitación de acceso al paseo al lado del río a través de dos salidas hacia él, recupera la fuerte conexión de la plaza con el rio y fortalece su aspecto como espacio de ocio y descanso.

Por último, se busca establecer la continuidad de la alfombra entre zonas peatonales y semi-peatonales. Por ende, se opta la peatonalización de la parte de la calle diagonal desde la plaza hasta el cruce con la calle de Sant Josep.

El coste total de la intervención (demoliciones, urbanización y construcción de nuevo edificio) llegaría a 469.233 euros, aproximadamente. La promoción de los pequeños negocios a través de su extensión hacia la plaza y la difusión de las actividades deportivas y culturales generarían desarrollo económico para recuperar la inversión. Los participantes serían principalmente el Ayuntamiento de Súria, la mancomunidad y agentes privados. En cuanto a la repercusión de la intervención a escala de unidad, fortalecería los vínculos interiores con el tejido urbano de Súria y especialmente con la parte de la ciudad donde está ubicada la estación del tren, atrayendo a visitantes y creando nuevas oportunidades socioeconómicas. A escala territorial, la imagen de Súria y su perfil como lugar de la combinación atractiva de diversas identidades fortalecería la potencialidad de la unidad como parte de la mirada territorial a la que pertenece.

Movimiento de tierras: 36.701,28 euros
Demolición
Urbanización: 264.981,73 euros
Construcción: 161.250,00 euros

TOTAL: 469.233,01 euros

PUERTAS DE UNIDAD

8.3 UN NUEVO VESTÍBULO PARA SANT JOAN

El proyecto forma parte de la unidad Passeig del Riu y se localiza en las inmediaciones del límite municipal entre Sant Joan de Vilatorrada y Manresa; adyacente a la autopista C55, a la altura del puente que desemboca en la calle del Pont de Sant Joan de Vilatorrada y se conecta con el borde de la ciudad que colinda con el río donde se encuentran las fábricas textiles que tanto impulsaron a Sant Joan a mediados del siglo XIX.

La elección de este enclave responde a que en este sitio confluyen muchas identidades que lo convierten en un punto neurálgico en el sistema. Por un lado, se encuentra la ciudad con las fábricas textiles Borrás, Burés y Gallifa; siendo esta ultima la única que se ha puesto en valor, al reutilizarse como centro cívico. También confluyen en este nodo, el espacio abierto del río con su paseo, la carretera C-55 y contigua a está, campos agrícolas.

Actualmente existen un puente y un túnel, que vinculan este borde de la ciudad con los campos agrícolas que se encuentran del otro lado de la C-55.

El Plan Director Urbanístico propone en este enclave el paso y una estación de Ferrocarril RENFE y de una línea de tranvía. Estos elementos, como el resto de los proyectos posibles de la estrategia complementarían y enriquecerían el espacio de enlace.

Los elementos con los que se estructura el proyecto estratégico son el puente y el túnel que conectan estos espacios, las fabricas Borrás y Burés, y la masía Cal Catllar.

La intervención estratégica tiene como objetivo aprovechar el flujo de accesibilidad que brinda la autopista C-55, vinculándolo con el frente fluvial de Sant Joan y para ello se propone un área de desembarque para la autopista y su conexión con la ciudad.

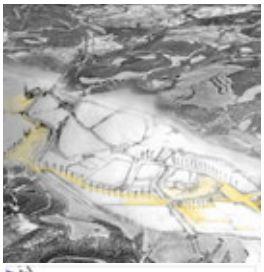
Al tomar generar un punto de desembarque desde la C-55 en esta unidad aparece una puerta de enlace al sistema. Esto supone una mayor afluencia de visitantes a la ciudad y por lo tanto la conformación de un escenario más propicio para la generación de actividades económicas.

En el frente de Sant Joan se propone la rehabilitación, reacondicionamiento y reutilización de las fabricas Burés y Borrás, que en complemento con el centro cívico Cal Gallifa, la plaza mayor y el parc de Catalunya, funcionaran como espacios de actividad múltiple.

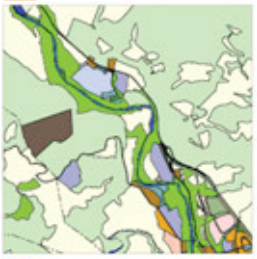
8.1 ENTRE ARRIBA Y ABAJO

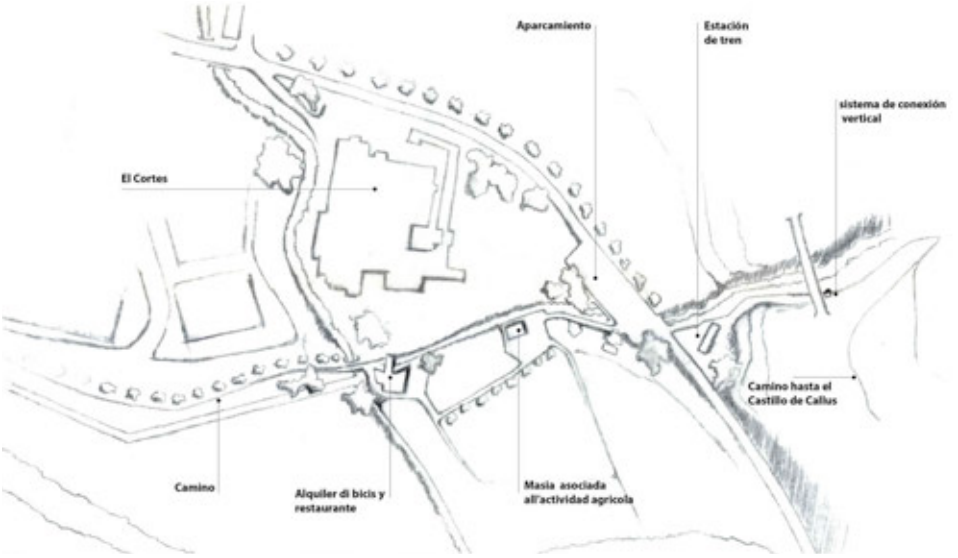




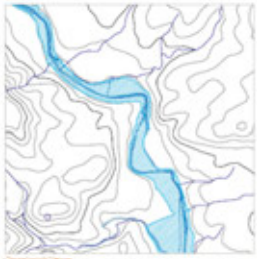






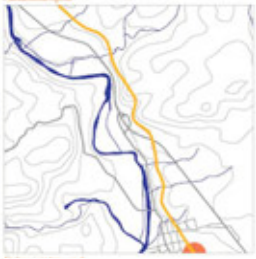


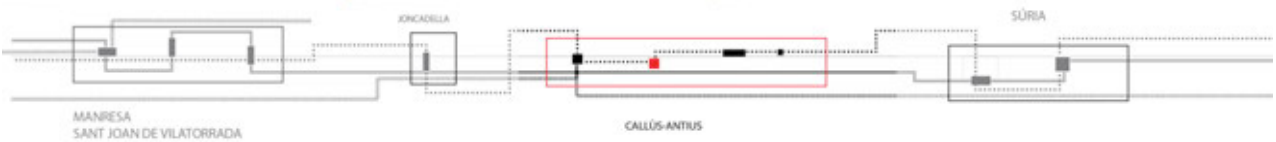














Algunas posibilidades para el aprovechamiento de estos espacios son, áreas de creación y de venta de productos de marca local; centro interpretativo de la historia y patrimonio cultural de Sant Joan; espacios para acoger talleres y a nuevos emprendedores, espacios para ferias y exposiciones, etc.

En el costado de Manresa, del otro lado de la C-55, se propone la reutilización de la antigua masía de Cal Catllar que se encuentra contigua a la carretera, como espacio para estacionamientos, comercios y servicios relacionados con la estación de autobuses que se propone; así como la ampliación de la sección del puente y del túnel, para que puedan ser utilizados por peatones, ciclistas y automovilistas.

También se contribuye a una transformación de las relaciones de la ciudad con el río; y esto implica además de los beneficios de imagen urbana, que suponen las operaciones de limpieza y regeneración de los espacios fluviales, una mejora medioambiental en la calidad de las aguas del Cardener, resultado de las políticas y acciones que se deban de tomar para regular el tratamiento de las aguas que desemboquen en el río.

Este espacio involucra en la mesa de negociación a los inversores privados locales y externos; a las autoridades de los dos municipios implicados (Sant Joan de Vilatorrada y Manresa), a técnicos y especialistas. Siempre acogidos y orquestados por la Mancomunidad del valle del río Cardener.

Movimiento de tierras: 338.168,10 euros
Demolición: 1.000.000,00 euros
Urbanización: 274.447,60 euros
Construcción: 240.000,00 euros

TOTAL: 1.852.615,70 euros

8.4 DOS PUERTAS PARA CALLÚS

El proyecto se sitúa en Callús, específicamente en las cercanías del espacio deportivo, dentro de la unidad Cooperativa, entre las ciudades de Sant Joan de Villatorrada y Súria (7Km). Se trata de una unidad territorial que tiene características específicas, siendo un tramo de valor agrícola. En el Plan Director Urbanístico del Bages, se analizaron los que correspondían a la zona de Callús, de donde se pudo identificar que existe una zona inundable, actualmente cubierta de vegetación, y que se mantendrá así. De la misma forma, se detectó que la propuesta de caminos de río tiene correlación con la propuesta planteada en el proyecto, y que además el planeamiento municipal propone la creación de un parque fluvial entre Callús y Can Cavaller.

En líneas generales la estrategia consiste en conectar los espacios que confluyen en este punto de forma física y social. Específicamente, esta intersección cuenta con los siguientes elementos estructuradores que le dan valor a este recorrido: la estación de tren de Callús, la plaza del Ayuntamiento y el espacio deportivo, que se encuentran en la Calle d'Anselm Clavé, la más importante conexión con el borde del Río Cardener. Actualmente este borde, en Callús, tiene una parte de huertos urbanos, un gran espacio con vegetación y un camino paralelo a la orilla del río.

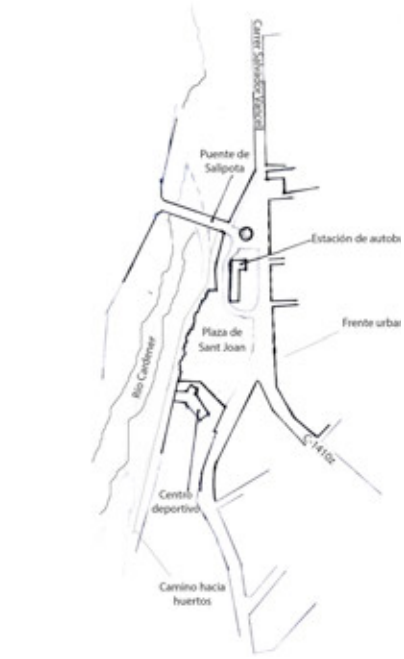
El proyecto estratégico consiste en hacer de este borde fluvial un atractivo para la ciudad de Callús, y como respuesta a esto, se propone la creación de un parque que cuente con un nuevo edificio, para así ofrecer actividades y orientación, apoyándose en el espacio deportivo existente. Además esta estrategia viene acompañada con la creación y consolidación de un espacio público que funcione como integrador social.

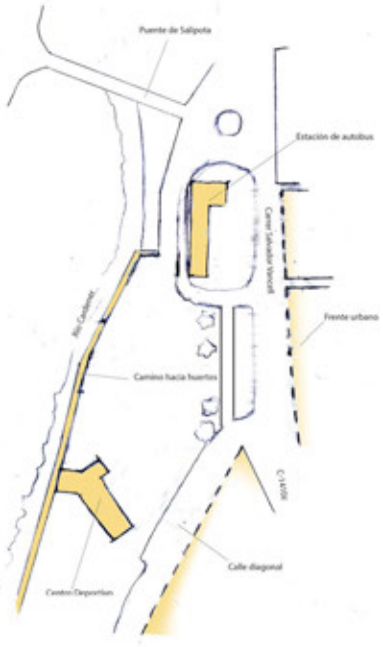
Como propuesta, se incluye la reactivación de la estación de tren, de acuerdo a la propuesta de una línea ferroviaria turística de Manresa a Súria. Por lo tanto la propuesta de Callús actúa como una puerta territorial a un camino que va a lo largo de la orilla del río Cardener y que conecta con antiguas fábricas, edificios patrimoniales y la creación de nuevos espacios de integración social y urbana.

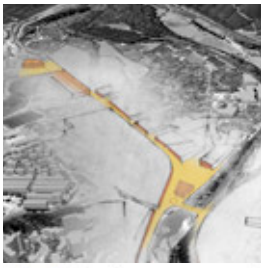
Movimiento de tierras: 3.200,00 euros
Demolición: 258.000,00 euros
Urbanización: 256.667,73 euros
Construcción: 480.000,00 euros

TOTAL: 997.867,73 euros

8.2 PLAZA DE SANT JOAN DE SÚRIA: LA PUERTA POLIVALENTE

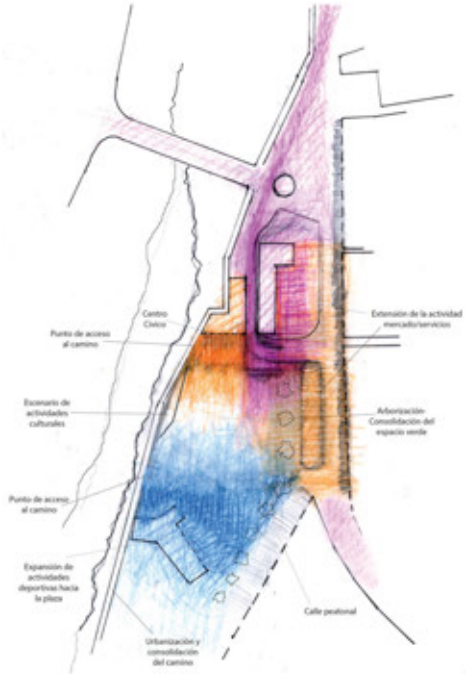








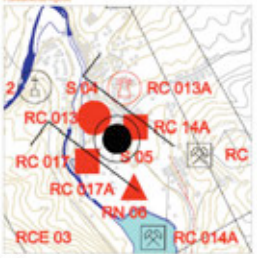


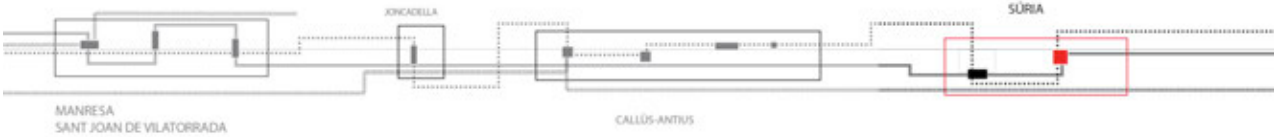






















8.5 UN VERDE RETO EN LA ESQUINA DE ANTIUS

La puerta de Antius forma parte de la unidad "la Cooperativa"; que se vincula con los nodos de El Cortés y Callús, mediante un itinerario común y la trama agrícola que los une entre sí. Clasificado como un edificio patrimonial, Antius es un antiguo conjunto industrial que se sitúa entre el río Cardener, el Bosc de Can Torres, la Serra de Antius, los campos agrícolas, diversos senderos y una zona industrial (el polígono industrial Pobla). La fábrica está situada a pocos kilómetros de la ciudad de Callús y Súria, al costado de la carretera C -55.

Perteneciente al municipio de Callús, Antius quedó definida como área protegida por el Plan Director Urbanístico; mientras que el espacio adyacente, Camp de la Pobla, ubicado en el municipio de Súria, se identificó como un área potencial para el desarrollo de actividades económicas. Sin duda, la intervención deberá tomar en consideración tanto a los dos municipios implicados, como a la posible adaptación de la clasificación de suelo actual, con el fin de revitalizar la puerta de Antius. La fábrica es un punto importante en la unidad, debido a que se localiza en la intersección de diversas entidades que modelan y marcan su paisaje. Estas entidades se componen de elementos naturales, como el Plans d'Antius o el Torrent Cal Mateu; con los senderos pedestres como el cami ral o cami de Can Torres; con edificaciones abandonadas como la masia de l'hostal Nou, con las que están aún en activo como es el caso de Can Torres; y finalmente con los espacios agrícolas definidos como futura zona de actividad económica y/o industrial.

Este último elemento es un factor decisivo en la preservación del paisaje de Antius; ya que un mal manejo del espacio, pone en riesgo el desarrollo natural, la valorización de los edificios patrimoniales y el potencial de los senderos existentes que en conjunto componen la identidad de Antius.

Antius está en el centro de un espacio natural de alto potencial paisajístico, que actualmente se encuentra en riesgo, debido a que está considerado por el PDU, como un área para el desarrollo de la industria. Este espacio está conectado por medio de diversos senderos con varios edificios de su contexto. El proyecto integra un edificio descuidado, de valor patrimonial y que está situado en un área que afecta a dos municipios. La lógica de intervención se inspira en la evolución del sitio y la forma de implantarse, de acuerdo a sus necesidades. La masía y El Cortes son las viviendas que se encuentran en lo alto de la montaña (vivir y protegerse); la fábrica de Antius, El Guix, se concentraron al margen del río Cardener (producir); Cal Nenus y l'hostal nou se implantaron en el espacio llano (la agricultura); y finalmente el polígono industrial la Pobla (conectividad) aprovechó su ubicación, contiguo a la red de carreteras.

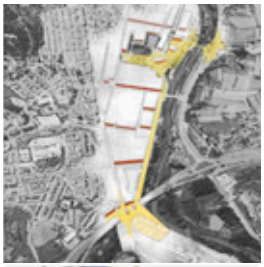
Si se fuera a proyectar un nuevo espacio industrial, una posibilidad sería la de aprovechar las conexiones existentes (C -55, cami General, cami Can Torres). Otra es la aprovechar el pie de la montaña para crear un borde industrial, para preservar la zona de campos agrícolas (el camp de la Pobla) y aprovechar el espacio fluvial del río Cardener para la creación de un paseo que conecte la zona industrial con la fábrica de Antius.

La principal intervención estratégica, es la de rehabilitar la fábrica de Antius y sus alrededores, para acoger actividades económicas y sociales apropiadas a la naturaleza del lugar, como un hostal rural, un restaurante, equipamientos, puntos de información para turistas, senderistas y ciclistas. Otra intervención será la de consolidar y mantener los senderos que existen y aquellos que se proponen en el itinerario de las fábricas y sus campos, para reactivar en una segunda etapa los edificios que están interrelacionados a través de los senderos.

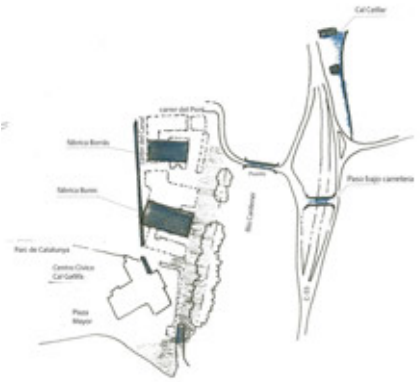
Movimiento de tierras: 36.701,28 euros
Demolición
Urbanización: 360.576,48 euros
Construcción: 732.000,00 euros

TOTAL: 469.233,01 euros

8.3 UN NUEVO VESTÍBULO PARA SANT JOAN

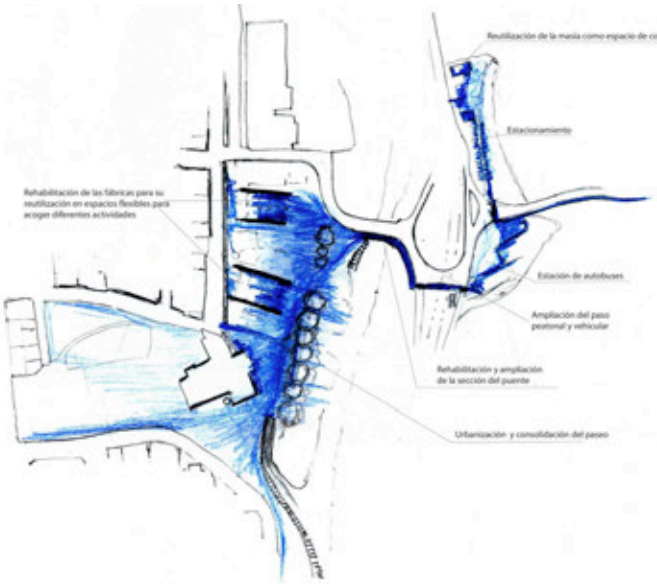


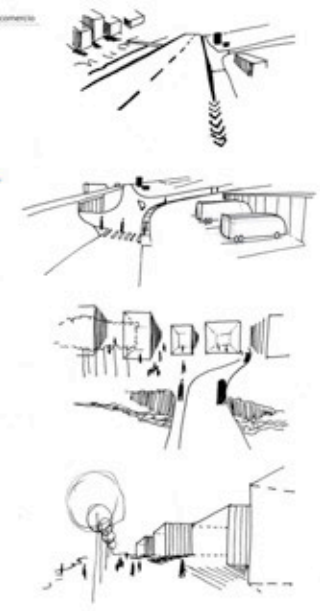




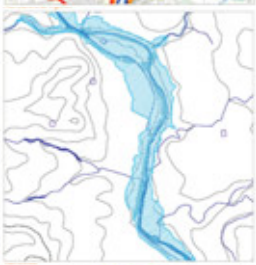


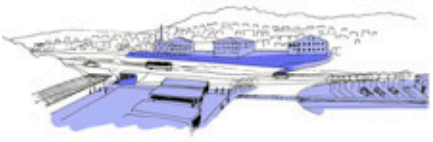


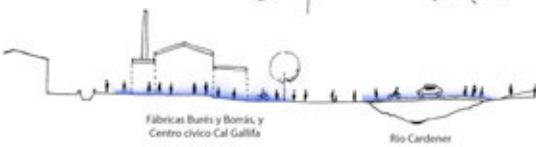


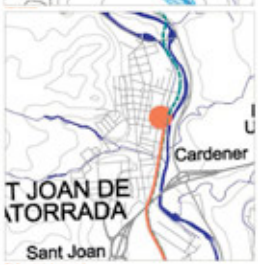


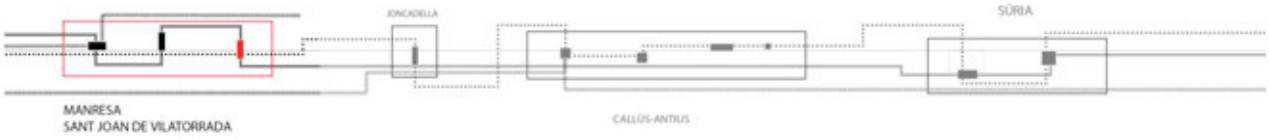
















8.6 LA LLEGADA A LA DIVERSIDAD, DELIMITACIÓN DEL ESPACIO URBANO

Esta intervención se sitúa al extremo sur de Súria, el jardín de la diversidad, en uno de sus principales puntos de acceso. La elección de este punto se justifica por la confluencia intermodal entre el sistema viario, el ferroviario propuesto y diversos caminos e itinerarios de interés patrimonial, natural y paisajístico, y por ser el espacio de encuentro e interrelación entre la ciudad, los huertos, la industria minera y espacios naturales.

Actualmente, al acceder por el principal eje vial, la carretera C-1410, se llega a un núcleo urbano de límites indefinidos que, a su vez, está 15 metros por debajo de su otro punto de acceso, la llegada del eje ferroviario propuesto. A causa de esta diferencia topográfica, el ferrocarril llega a los terrenos que poseen las mejores visuales de la ciudad, cualidad que es desaprovechada por estar ocupados por la industria minera.

Por otro lado, los huertos de la ciudad (Horts de les Bombes y de Reguant), a pesar de estar contiguos, son imperceptibles para el transeúnte y la Riera de Tordell simplemente pasa sin mayor presencia que la de un hilo de agua que luego desemboca en el río Cardener.

Ante esto se proponen intervenciones para cada uno de los ámbitos, como un parque de la riera de Tordell, un espacio de valor medioambiental, que propiciará la transición e interrelación entre la ciudad y el medio natural y que, al ser un parque suburbano, presenta condiciones favorables para la ubicación de servicios y equipamientos deportivos y recreativos.

También se propone la recuperación y reutilización de la masía de Tordell como centro gastronómico, estratégicamente ubicado frente al parque de la Riera, el cual, teniendo en cuenta la reciente iniciativa de Súria de promover huertos solidarios, que impulsen la agricultura local y ecológica, funcionará como punto vinculante entre la ciudad y este sistema de huertos, permitirá la degustación de productos autóctonos, promocionará a Súria como marca gastronómica y servirá como punto de información y partida de itinerarios a través de los huertos y hacia espacios protegidos como el Pla de Reguant.

Además, se propone el cambio de uso de terrenos de la industria minera y el aprovechamiento de su actual infraestructura el tren de la mina para crear una estación ferroviaria de pasajeros de Súria, a lo que se le suma la plaza de la estación que sirve como mirador de la ciudad y plataforma para actividades comerciales y recreativas y un centro de Interpretación de la minería en Cataluña, como elemento vinculante al proyecto de red de geoparques al que Súria ha ingresado recientemente, que pone en valor los recursos patrimoniales industriales e incluiría una dimensión turística en el conjunto.

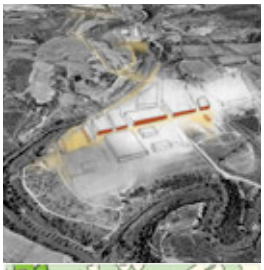
Si bien estas propuestas aprovechan las oportunidades del sitio y estructuran el acceso a la ciudad, la intervención estratégica recae, específicamente, en el espacio donde éstas se interrelacionan. Considerando además que, cuando el espacio está definido, el impacto es mucho más fuerte y el nodo se hace memorable, se propone la construcción de un borde, que delimite el espacio urbano del nodo, que genere la sensación de que se está entrando a un ámbito diferenciado del anterior y se ha llegado a una nueva unidad.

Este borde debe además ser permeable para permitir la relación entre el parque de la riera y el centro gastronómico, salvar la diferencia topográfica entre los terrenos de la estación y la ciudad, al estar conectado a un sistema de escaleras mecánicas y la distancia psicológica al extender el puente sobre la riera y, mediante la unificación del pavimento, convertirlo en un espacio óptimo para el intercambio entre diferentes modalidades de transporte y el inicio de diversos itinerarios.

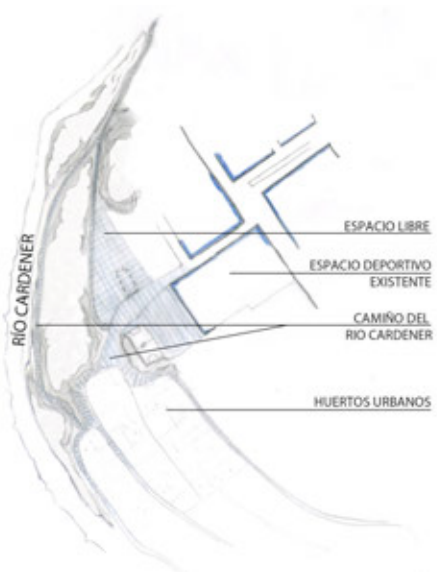
Movimiento de tierras: 16.668,50 euros
Demolición: 141.000,00 euros
Urbanización: 389.560,87 euros
Construcción: 927.750,00 euros

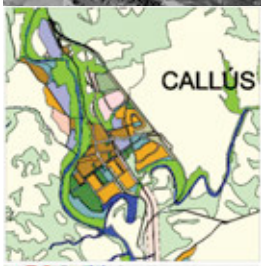
TOTAL: 1.474.979,37 euros

8.4 DOS PUERTAS PARA CALLÚS

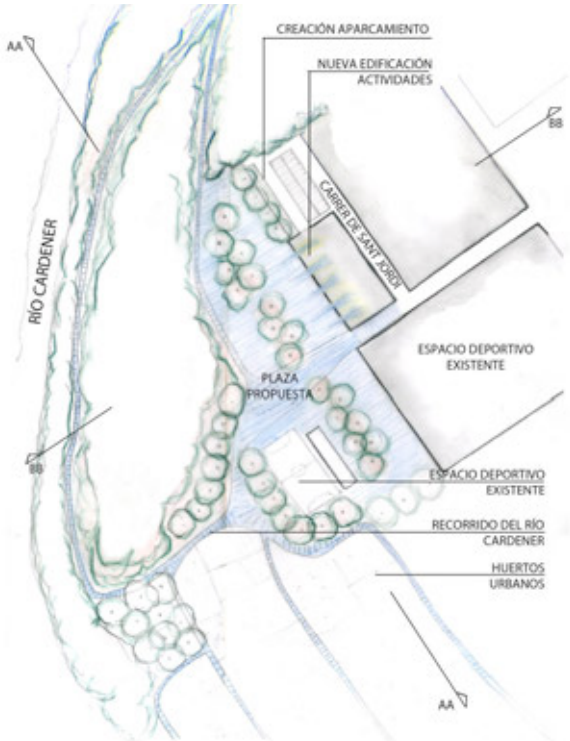


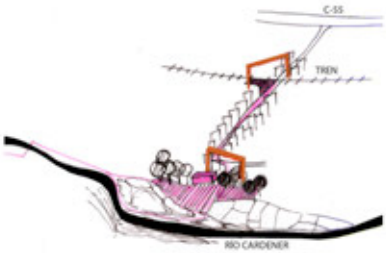






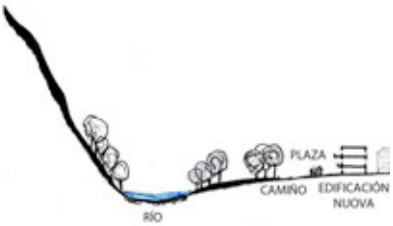




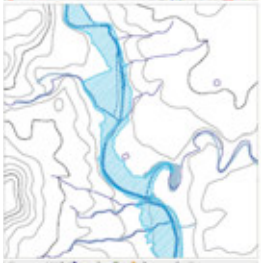


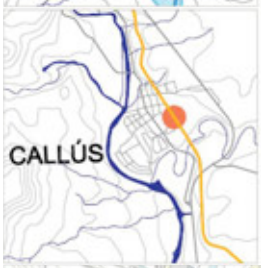


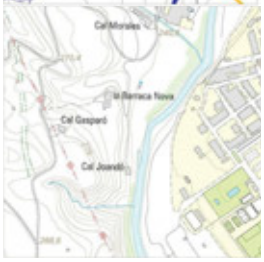
SECCION AA

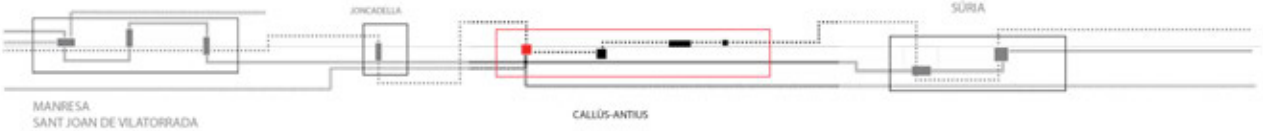


SECCION BB

















PUERTAS TERRITORIALES

8.7 MANRESA: ENCUENTRO METROPOLITANO INTERMODAL

La propuesta está ubicada en la Unidad (Manresa-Sant Joan de Vilatorrada) específicamente en la ciudad de Manresa, en el ámbito del río Cardener entre la plaza de la reforma, la estación de ferrocarril y los puentes de la Reforma y de San Francisco. La elección del sitio obedece a que es un lugar de confluencia de diversos sistemas de movilidad, usos, actividades, itinerarios, y elementos de valor patrimonial como: La Seu, los puentes de La Reforma y de San Francisco, La Torre de Santa Caterina, entre otros, que se encuentran en las cercanías.

Se trata de un entorno físico muy estrecho, debido por un lado al borde topográfico del cerro de Santa Caterina y la misma ciudad de Manresa, limitando un tanto la accesibilidad y el contacto con el río Cardener. Por lo anterior consideramos que estas características nos ofrecen un espacio de oportunidad.

Los elementos que estructuran el proyecto son: los puentes de La Reforma, y de San Francisco, el tramo de la C-1411b entre ambos, la estación de ferrocarril, y el entorno de La plaza de la Reforma.

La propuesta plantea hacer una intervención de espacio público y de mejora de la accesibilidad, particularmente con la peatonalización de un tramo de la carretera C-1411b, específicamente en el tramo entre los puentes de San Francisco y de La Reforma, para lograr vincularlo con la zona de la plaza de La Reforma, y de esta manera consolidar el lugar como una estación intermodal, de desembarque, y distribución a la diversa oferta de itinerarios propuestos ya existentes, con la finalidad de generar mayor diversidad de actividades de ocio y para el sector terciario, así como fomentar la mixtura de usos. Lo anterior traerá como consecuencia a nivel local, lograr la consolidación de Manresa como punto estratégico de apertura, atracción de inversión y desarrollo.

Como consecuencias a nivel territorial, la propuesta permitirá enlazar Manresa con su entorno, específicamente a través del sistema de movilidad, de caminos, itinerarios, hacia el parque periurbano de Manresa, y hacia Sant Joan de Vilatorrada a través del itinerario del río Cardener.

Movimiento de tierras: 108.129,50 euros
Demolición: 258.000,00 euros
Urbanización: 180.593,45 euros
Construcción: 4.500.000,00 euros

TOTAL: 5.046.722,95 euros

8.8 EL ENCUENTRO MULTIDIRECCIONAL

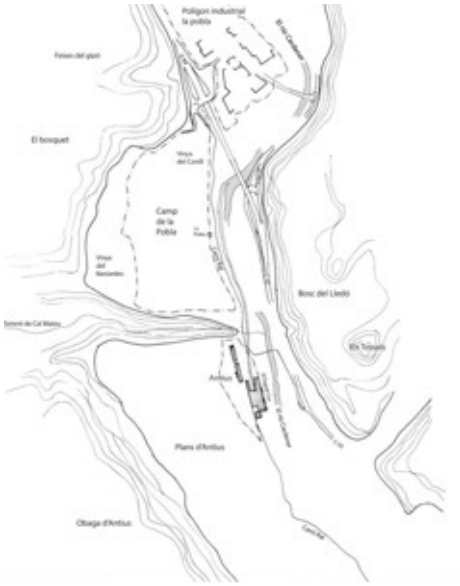
Este proyecto estratégico se sitúa en el contacto entre los municipios de Sant Joan de Vilatorrada (extremo sur) y Manresa (extremo norte), debajo del límite de la autopista C-25. Se trata de una confluencia de donde parten varios sistemas de movilidad peatonal y vehicular importantes, pero que, debido a la barrera espacial creada por la autopista C-25, y por la falta de presencia de la vía que lleva de Manresa a Sant Joan, la conectividad y continuidad entre ambas poblaciones se ven desvinculadas espacialmente, generando un vacío en el cambio de sistemas.

En relación al planeamiento actual, existe una gran falta de correlación en este espacio, ya que al estar entre dos municipios, cada uno tiene un planeamiento que sólo vincula y compete a su municipio, y en el contacto entre los dos, no sucede nada por la falta de comunicación y de relación de un plan con otro. Además este espacio, al estar situado debajo de una gran infraestructura, no está considerado como un verdadero lugar.

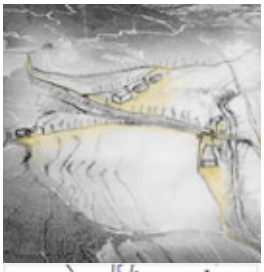
En relación específicamente al lugar donde se ubica, tenemos a nivel de intersección vial al eje longitudinal compuesto por el eje Manresa-Sant Joan, que se puede considerar el eje principal, y donde precisamente cambian los municipios; la proyección de la autopista C-25 sobre el espacio de la intervención; y la intersección con la calle de Antonio Machado, que es uno de los lugares de desembarque de la salida de la autopista C-25 a la población de Sant Joan de Vilatorrada, además de ser el punto más próximo de todo el sistema con una conexión transversal tan importante y de alto tránsito. Este eje se dispone de manera transversal a la mancomunidad, y adquiere gran valor, ya que es una comunicación importante de Manresa y Sant Joan, con el resto de la comarca del Bages de forma transversal. Además, en esta área se produce la intersección de la C-25 con la C-55, y es donde se genera la mayor descarga vehicular hacia el resto de la mancomunidad.

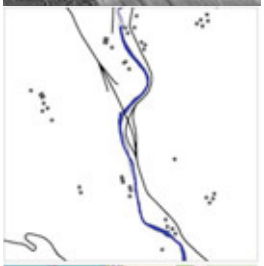
En relación a los caminos, este punto es el lugar de encuentro y cambio entre itinerarios, ya que aquí pasa de ser el itinerario que viene de Manresa a ser el itinerario que va a borde del núcleo de Sant Joan. Sin embargo la conexión y continuidad entre ambas rutas es inexistente, ya que, ni el parque de Sant Joan que se conectan con este espacio, ni la línea que viene desde Manresa desemboca en ningún lugar.

8.5 UN RETO VERDE EN UNA ESQUINA DE ANTIUS













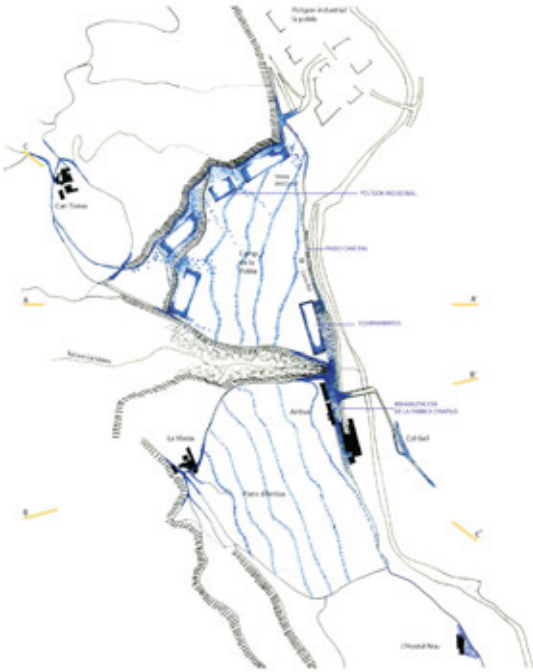




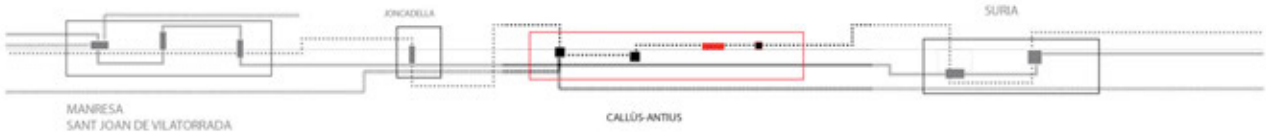














Por último, en relación a las edificaciones o elementos construidos que interactúan en este lugar, se encuentran los apoyos de la autopista C-25 sobre el espacio de intervención; el borde trasero de las edificaciones de la calle de Manresa, que dan hacia el parque de Sant Joan, y que suponen una fachada hacia el espacio de conexión; y la fábrica Pirelli con su cerramiento que limita la interacción, y que actualmente es una barrera física.

La interacción de todos estos elementos, y su ubicación dentro del sistema de unidades, es lo que hace relevante la elección de este lugar, sobre todo al ser el espacio de todo el sistema que se encuentra más próximo, y con mayor conexión, a un eje transversal tan fuerte como lo es este tramo de la C-25.

En este sentido, el proyecto busca darle contigüidad a las formas de conexión entre los dos municipios, además de generar un espacio de entrada a la unidad de Sant Joan, para crear un cambio de sistemas en esta intersección. De esta manera, se logra darle continuidad a los recorridos, interceptados por una pausa que reorganiza y distribuye las formas de movilidad, tanto cuando bajas por la C-25 y te incorporas a la ciudad, como cuando vienes desde Manresa y entras en Sant Joan como peatón o como conductor.

Es por esto que los elementos que estructuran la intervención son las aceras de las calles de Manresa y Sant Joan; la intersección vial de todas estas calles; todo el suelo debajo de la autopista C-25; los caminos del parque de Sant Joan; el borde trasero de las edificaciones; y la fábrica Pirelli como un elemento posible en la intervención.

Para lograr esto, se adaptan y acondicionan las aceras y fachadas de la calle Sant Joan y Manresa, para que la conexión sea continua, legible y visible. Además para consolidar un espacio de entrada, pausa y actividades, se rebaja el nivel de la calle de la intersección, para que la distancia entre la autopista y el suelo sea mayor, permitiendo así hacer un uso adecuado del espacio bajo la infraestructura, y que no suponga una barrera espacial. Asimismo, se pavimenta, urbaniza y acondiciona este espacio intersticial, para de esta forma plantear la construcción de pequeños módulos donde localizar actividades a diferentes niveles bajo la autopista, que estén asociadas a los servicios (como alquiler de bicicletas, equipos deportivos, baños, puntos de información sobre los recorridos, etc.), y comercios que activen y consoliden el espacio. De esta misma forma, y a partir de este espacio, se busca enganchar recorridos asociados con la infraestructura del núcleo de Sant Joan, y trasmitir esta entrada hacia todo el núcleo.

En relación a la accesibilidad, al conflicto de la intersección vial, se plantea resolver este encuentro con la construcción de una rotonda, en donde la confluencia de estas 4 vías llegue a un espacio de reconocimiento y distribución hacia el eje principal de Sant Joan. Además, y sabiendo la descarga que se puede llegar a producir en este punto, se dispone de plazas de aparcamiento en la calle de Sant Joan, para que este punto pueda funcionar como espacio de descarga, puerta y partida a la unidad.

Como elementos posibles, la intervención plantea que este espacio público se pueda apoyar por la reutilización de la infraestructura de la fábrica Pirelli, planteando que se puedan desarrollar otras actividades económicas y sociales en el mismo lugar. De esta forma, se pretende que se perfore y se abran las paredes de la fábrica al espacio público, y funcione como un paso entre los caminos, apoyado con comercios y actividades sociales, de manera que el espacio público se pueda alimentar de la vida de la fábrica y viceversa.

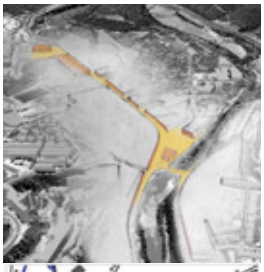
El desarrollo de este punto tiene grandes consecuencias territoriales, ya que al existir una conexión cercana con la autopista C-25, supone que el proyecto estratégico funcione como espacio de puerta, llegada, recogida y distribución para los habitantes que se comunican desde el Bages a Sant Joan, generando así un espacio con identidad y carácter propio que permita distinguir y hacer legible el paso o cambio de modalidad. Asimismo esta consecuencia también es válida para el paso entre Manresa y Sant Joan, en donde el espacio funciona igualmente como llegada, distribución y cambio entre identidades.

Hay que sumarle que este punto también tiene una responsabilidad importante con el sistema de movilidad de la mancomunidad, ya que al ser el inicio de la unidad de Sant Joan, no solo funciona como puerta local, sino también un cambio de itinerario, definiendo este lugar como espacio de encuentro, distribución y pauta en la movilidad, que además permite encadenar el sistema. Este punto pone en relación directa a Manresa con Sant Joan, es el punto donde hay un cambio entre las lógicas urbanas de cada lugar, y es precisamente este punto donde se ponen en relación y en juego las dos poblaciones.

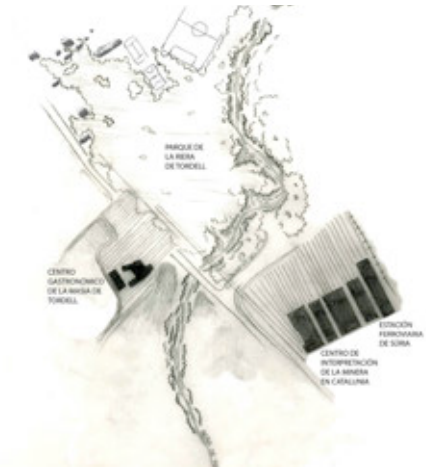
Movimiento de tierras: 231.300,00 euros
Demolición: 157.500,00euros
Urbanización: 106.311,08 euros
Construcción: 750.000,00 euros

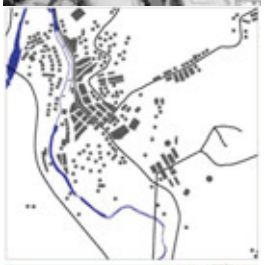
TOTAL: 1.245.111,08 euros

8.6 LA LLEGADA A LA DIVERSIDAD. DELIMITACIÓN DEL ESPACIO URBANO

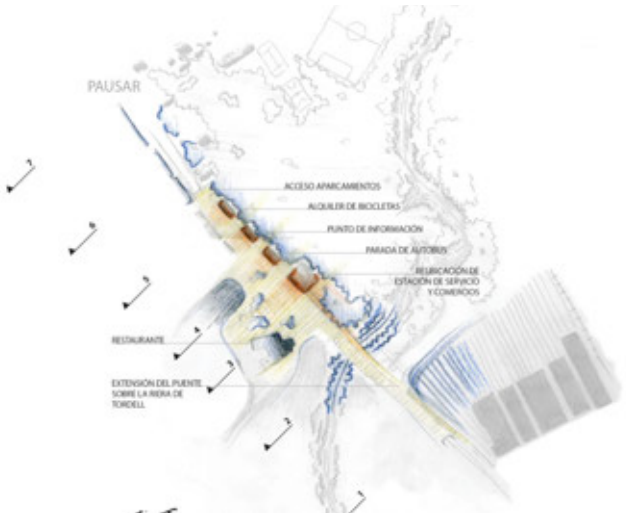


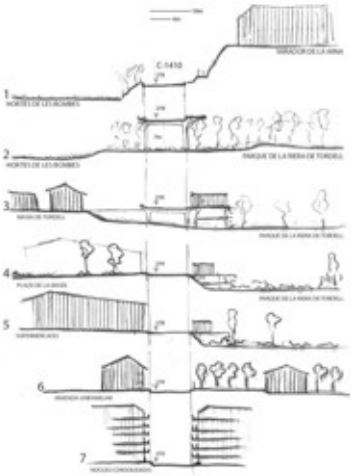


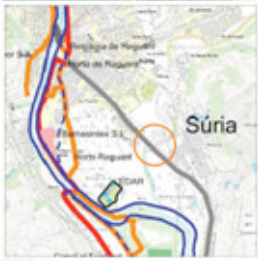


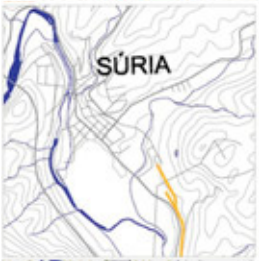




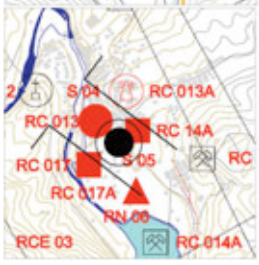


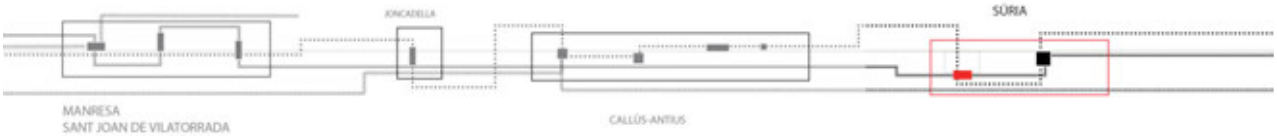














8.9 JONCANDELLA: ENCUENTRO DE TRANSVERSALIDADES

El proyecto se sitúa en la tercera unidad estratégica (denominada ¨Una pausa en el paisaje¨), la cual se dispone entre las ciudades de Sant Joan de Vilatorrada y Callús, a una distancia a ambas ciudades de 1.8 km aproximadamente; y que tiene como objeto el generar una pauta en el camino del Parque Fluvial del Cardener.

En líneas generales la zona de actuación cuenta con una importante topografía demarcada por una importante zona verde (Bosc de Cal Pla), un camino que va paralelo al margen izquierdo del río y que conecta tres fábricas patrimoniales (Can Canals Nou, Cal Carlot y Cal Molinet), de las cuales 2 están en desuso, y un espacio destinado actualmente a la producción de finos (8 ha); por otro lado, frente a este camino longitudinal encontramos elementos que se disponen transversalmente al margen derecho del río, estos elementos son la riera de Joncadella, el Santuario Mare Deu de Jocandella, la presencia de 2 masías (Mas Can Basora y Mas Mollet), un camino de campos de cultivo que va hacia Santpedor (camí del Pla de Bages) y la proyección de una estación de tren propuesta en el PDU del Bages.

Sobre el planeamiento vigente, la zona de actuación abarca un amplio sector de zonificación paisajística debido a la presencia del río, un área agrícola y un área industrial actualmente ocupada por la extracción de finos. La debilidad del lugar es la falta de conexión física entre los elementos patrimoniales dispuestos longitudinalmente al río con las distintas sinergias que llegan a éste de forma transversal, ya que ambas partes conforman los elementos estructurantes de la unidad, pero que actualmente se encuentran desvinculados por la presencia de la carretera C-55.

Para solucionar la conexión peatonal, se plantea la construcción de una rampa desde el camino del Pla del Bages hasta la C-55, la cual salvaría la diferencia de altura entre ambos márgenes (15 metros). Se buscaría generar una parada de autobús y un cambio en el tratamiento del pavimento en la C-55 para disminuir la velocidad en ese tramo y permitir el paso hacia el lado próximo al río. El trazado propuesto contempla 2 carriles de ciclovía y la disposición de 2 explanadas de descanso y un mirador en la parte superior.

Sobre la conexión vial, el proyecto se apoya en el distribuidor vial existente próximo a los polígonos industriales, y toma en consideración la propuesta del Plan Director Urbanístico sobre el tramo que parte de ese distribuidor hasta el siguiente comprendido por la carretera que viene de Sant Salvador de Guardiola y la autovía C-25.

La propuesta incluye la desartificialización del suelo ocupado actualmente por la extracción de finos para su recuperación como área verde (reforestación) y como espacio cedido al río (zonas inundables), la reutilización de las 2 fábricas patrimoniales y la disposición de la nueva estación del tren.

El refuerzo y consolidación de esta conexión permitirá vincular los elementos y sinergias de ambos márgenes del río, constituyéndose como una puerta territorial para el sistema longitudinal propuesto.

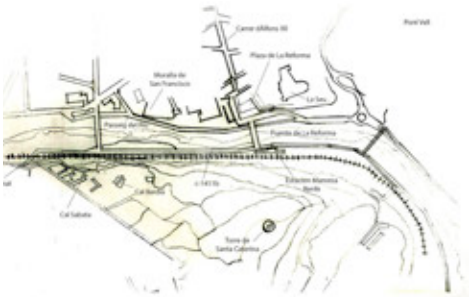
Asimismo, es posible pensar que el camino que estructura las 3 fábricas patrimoniales, así como el actual matadero, permite también la disposición de 2 empresas adicionales en ese ámbito; estas empresas podrían trabajar como una red complementaria, a manera de clústers, para desarrollar economías de mayor escala.

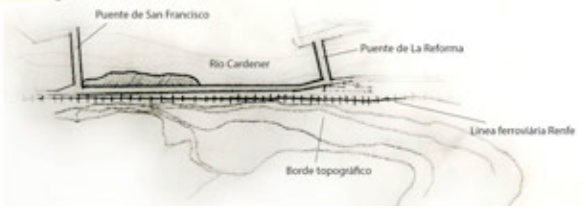
Cabe destacar que la recuperación del suelo de los finos como espacio verde, permitirá generar un área de ocio y recreo para los visitantes del Parque Fluvial del Cardener, así como para los empleados de los actuales polígonos industriales aledaños.

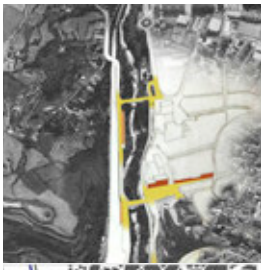
Movimiento de tierras: 17.494,86 euros
Demolición: 131.250,00euros
Urbanización: 42.079,37 euros
Construcción: 150.000,00 euros

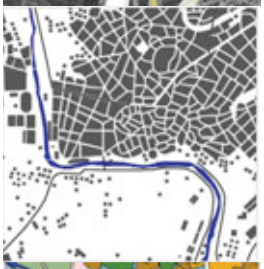
TOTAL: 340.824,23 euros

8.7 MANRESA: ENCUENTRO METROPOLITANO INTERMODAL

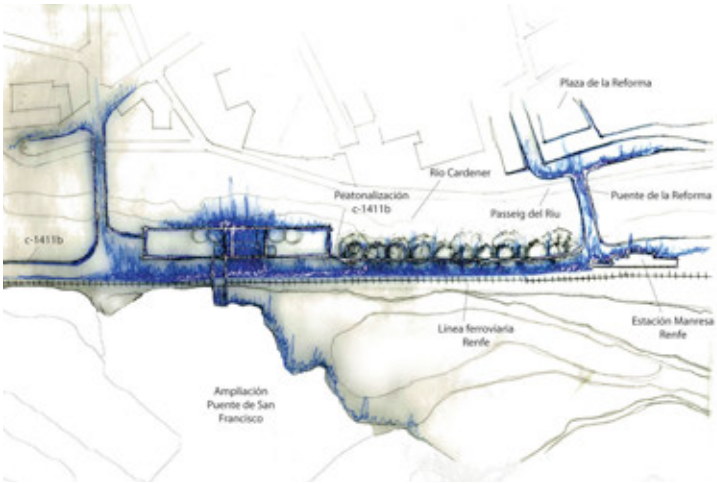


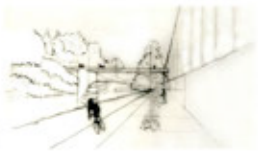






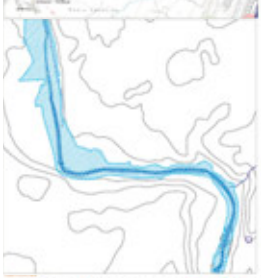


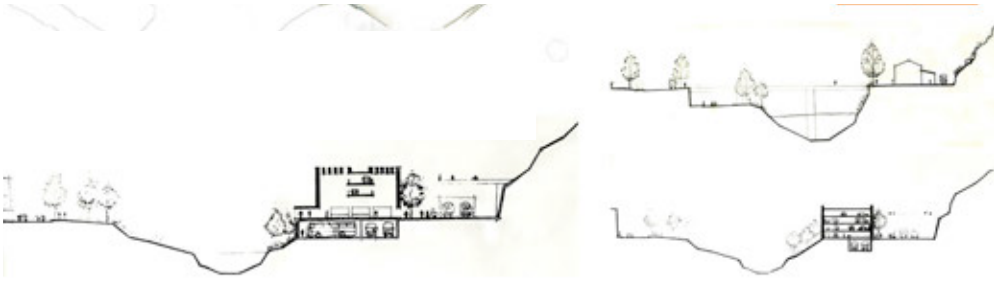




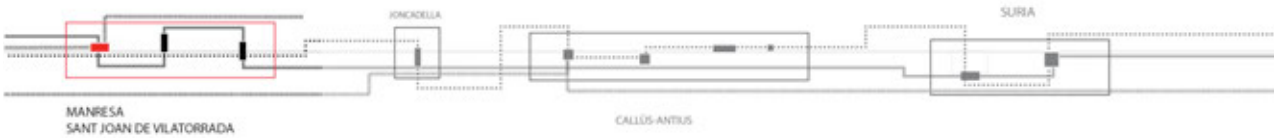










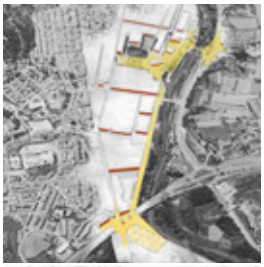


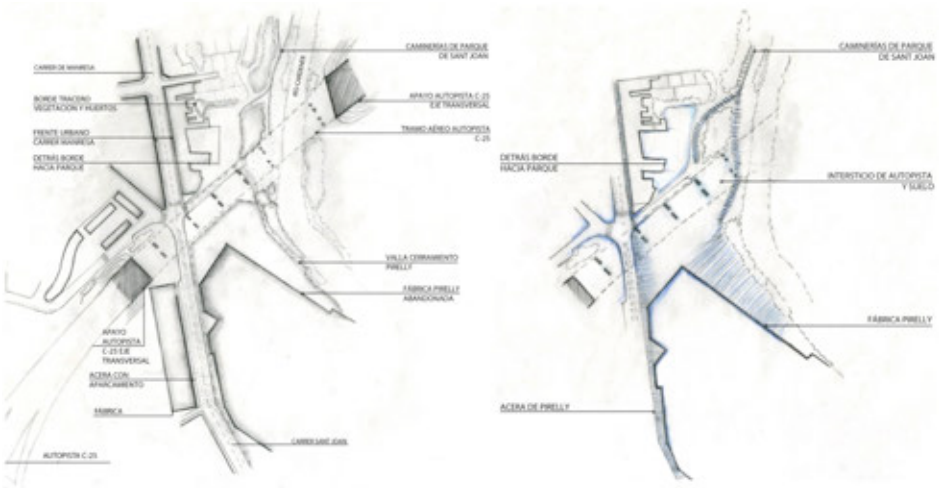






8.8 EL ENCUENTRO MULTIDIRECCIONAL





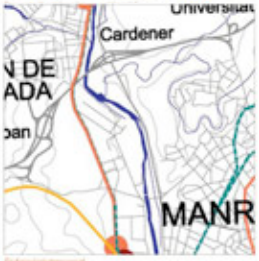




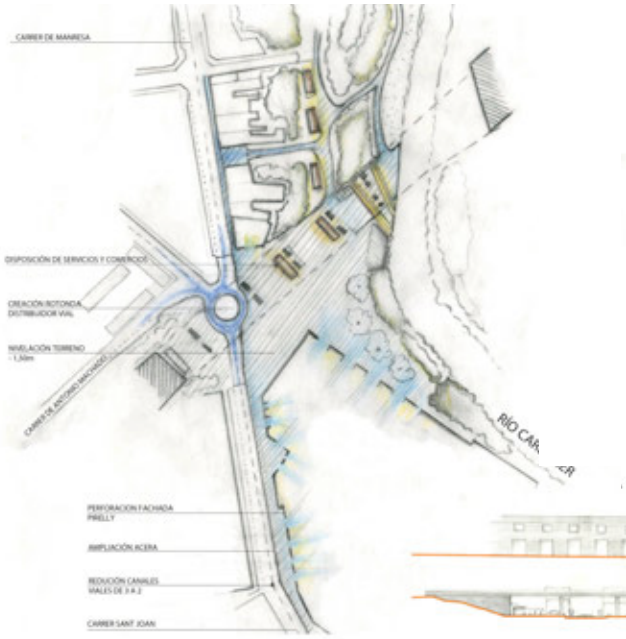






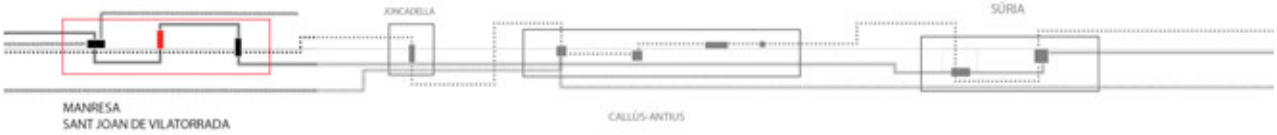












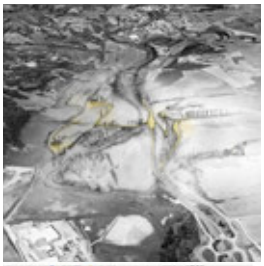


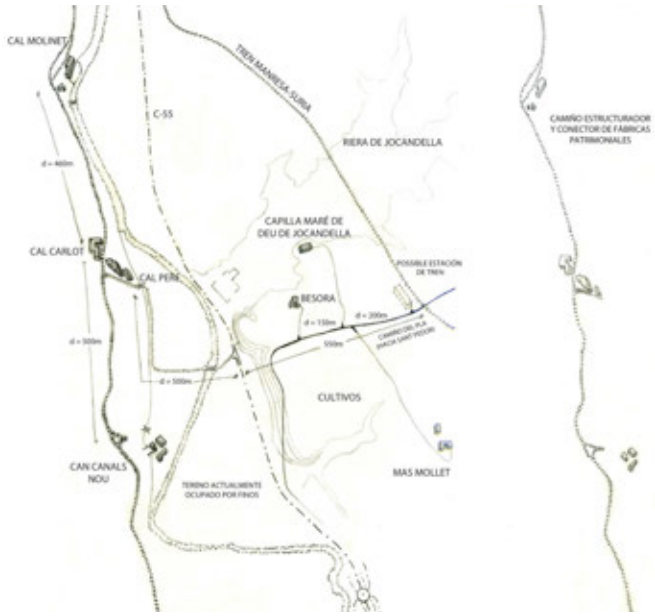


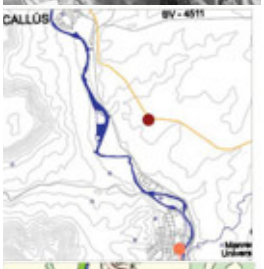




8.9 JONCADELLA: ENCUENTRO DE TRANSVERSALIDADES

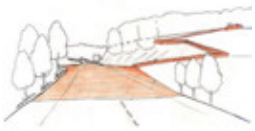


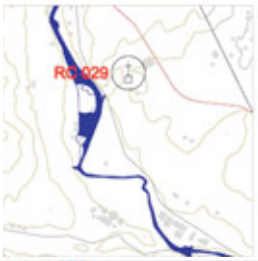


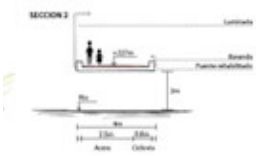


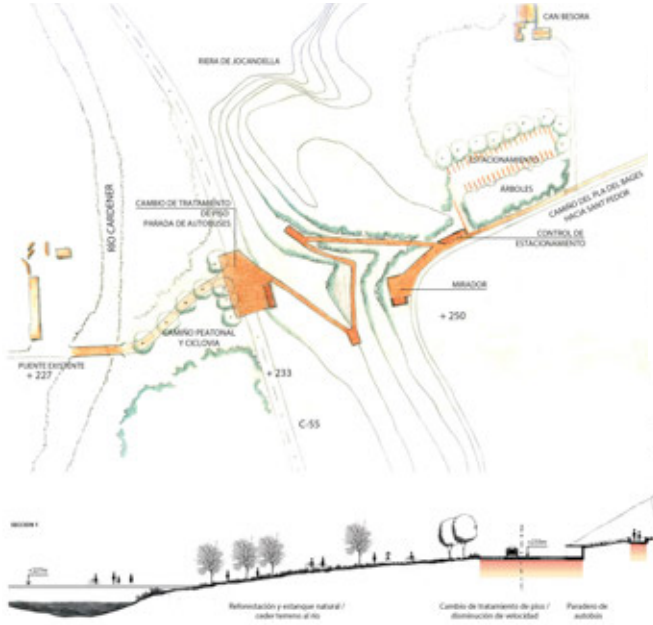


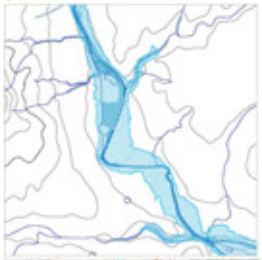




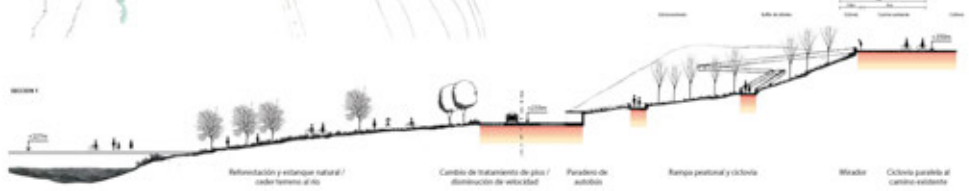


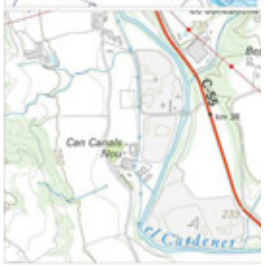






















9. ¿QUIÉN LO GESTIONA Y CÓMO SE PAGA? LA TAREA DE LA MANCOMUNIDAD EN EL CARDENER

Dentro del escenario propuesto, la figura de la Mancomunidad resulta ser un factor clave para alcanzar los objetivos deseados. Para ello, se plantea que sus competencias abarquen desde el ámbito de la gestión y el desarrollo técnico hasta la viabilidad económica.

A nivel de gestión, se propone que la Mancomunidad se conforme por agentes del gobierno central (Generalitat), local (municipios de Manresa, Sant Joan de Vilatorrada, Callús, Súria y Cardona); compañías ferroviarias (RENFE y FGC), e inversores privados locales y externos.

A nivel técnico, se plantea un equipo multidisciplinario que aborde desde diferentes perspectivas, el análisis y viabilidad de los proyectos.

A nivel económico, la Mancomunidad actúa como una Sociedad Anónima de capital público- privado. En líneas generales, se plantea que, para la materialización de los nodos de enlace sea la inversión privada quien ejecute estos proyectos; mientras que la implementación y consolidación de las "líneas" que conectan estos "nodos" (sistema de movilidad) corra por cuenta de la inversión pública. Dentro de la estrategia económica, se plantea que la construcción de las líneas de enlace quede supeditada a la previa consolidación de los nodos que ésta conectará.

La Mancomunidad del valle del Cardener, deberá fomentar la captación de inversión privada en aquellos espacios de oportunidad que se han identificado en el territorio. Para tal fin se considera ampliar los estímulos fiscales, crear líneas de crédito y micro-crédito para empresarios locales, y facilitar la gestión administrativa de los mismos. Desde el sector público se buscará aprovechar los recursos económicos, generados a partir de los pagos de concesiones, permisos y licencias de urbanización y construcción, de aquellas entidades que intervienen directamente en la conformación de la Mancomunidad.

Cabe señalar que, si bien la globalización ha cambiado el contexto económico y el papel de las ciudades en el territorio, la clave para el desarrollo de las mismas, estará en el fomento de lo identitario del lugar. Bajo esta lectura, la mancomunidad debe considerar la búsqueda de políticas ¨a la medida¨ que permitan tomar las decisiones estratégicas para el territorio (Fig. 47).

A partir del reconocimiento de los nodos como espacios de encuentro de identidades, que al confluir generan áreas de oportunidad para el desarrollo de actividades económicas; se apuesta por la creación de estrategias de carácter estructural, que engloban diversas categorías de proyectos posibles.

Proyectos de accesibilidad

Implementación y mejora de red de caminos y ciclovías.

Implementación y consolidación de estaciones de tren y transporte público.

Solución de cruces viales.

Proyectos de edificación
Integración del diseño de futuros polígonos industriales en el territorio.
Consolidación de fachadas y /o frentes urbanos.
Implementación de aparcamientos.
Consolidación de plazas y propuesta de nuevas edificaciones.

Proyectos patrimoniales
Recuperación y rehabilitación de los elementos industriales.

Proyectos Medioambientales
Reforestación y recuperación de áreas verdes.
Reconocimiento y protección de rieras y ejes naturales.
Preservación de campos de cultivo

El siguiente cuadro muestra la categorización de los elementos que componen los nodos de enlace, y la relevancia que tiene cada uno de ellos para el proyecto (Fig. 48).

Todas estas actuaciones componen lo que se denomina factores hard del proyecto; es decir, aquellos elementos tangibles que constituyen el territorio. A su vez, éstos repercuten en una serie de elementos intangibles, denominados factores soft, que brindan una atmósfera de bienestar y de ¨calidad de lugar¨. Con respecto a los factores soft, los proyectos de enlace aspiran a generar mejoras en el entorno residencial, brindar calidad de espacio público, integrar las ciudades al río, revalorizar su legado cultural y generar un entorno ambiental agradable. Todo en conjunto contribuirá a construir un escenario de calidad para el beneficio tanto de los ciudadanos, como de las empresas; lo que facilitará y potencializará el desarrollo del territorio.

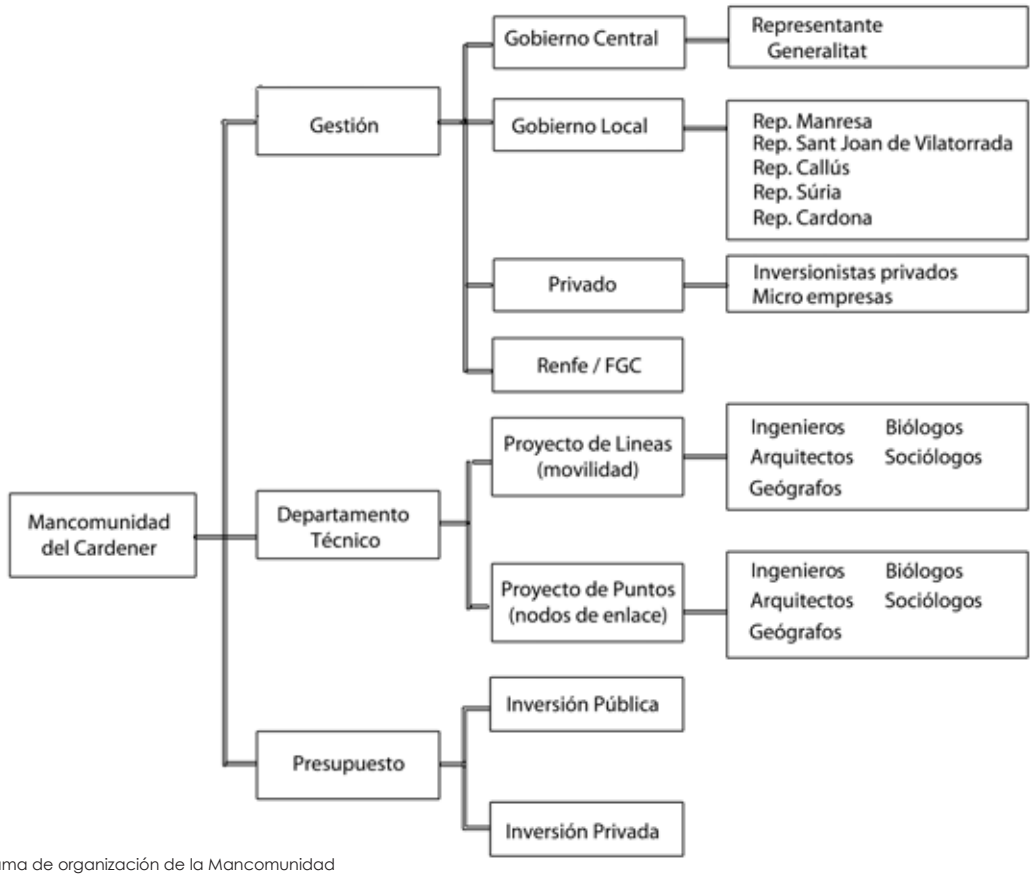


Fig. 47: Diagrama de organización de la Mancomunidad

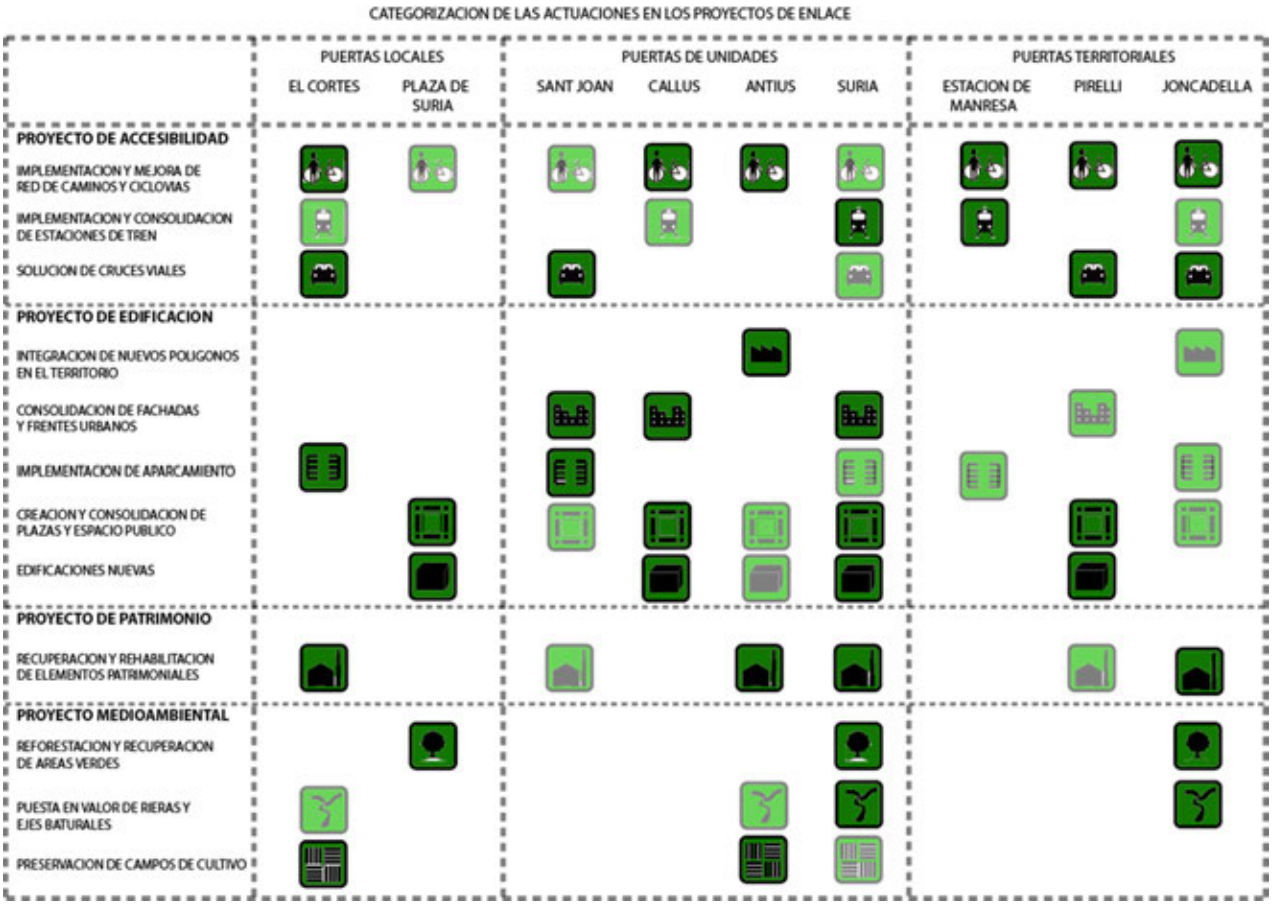


Fig. 48: Cuadro de Categorización de actuaciones en los Nodos de enlace

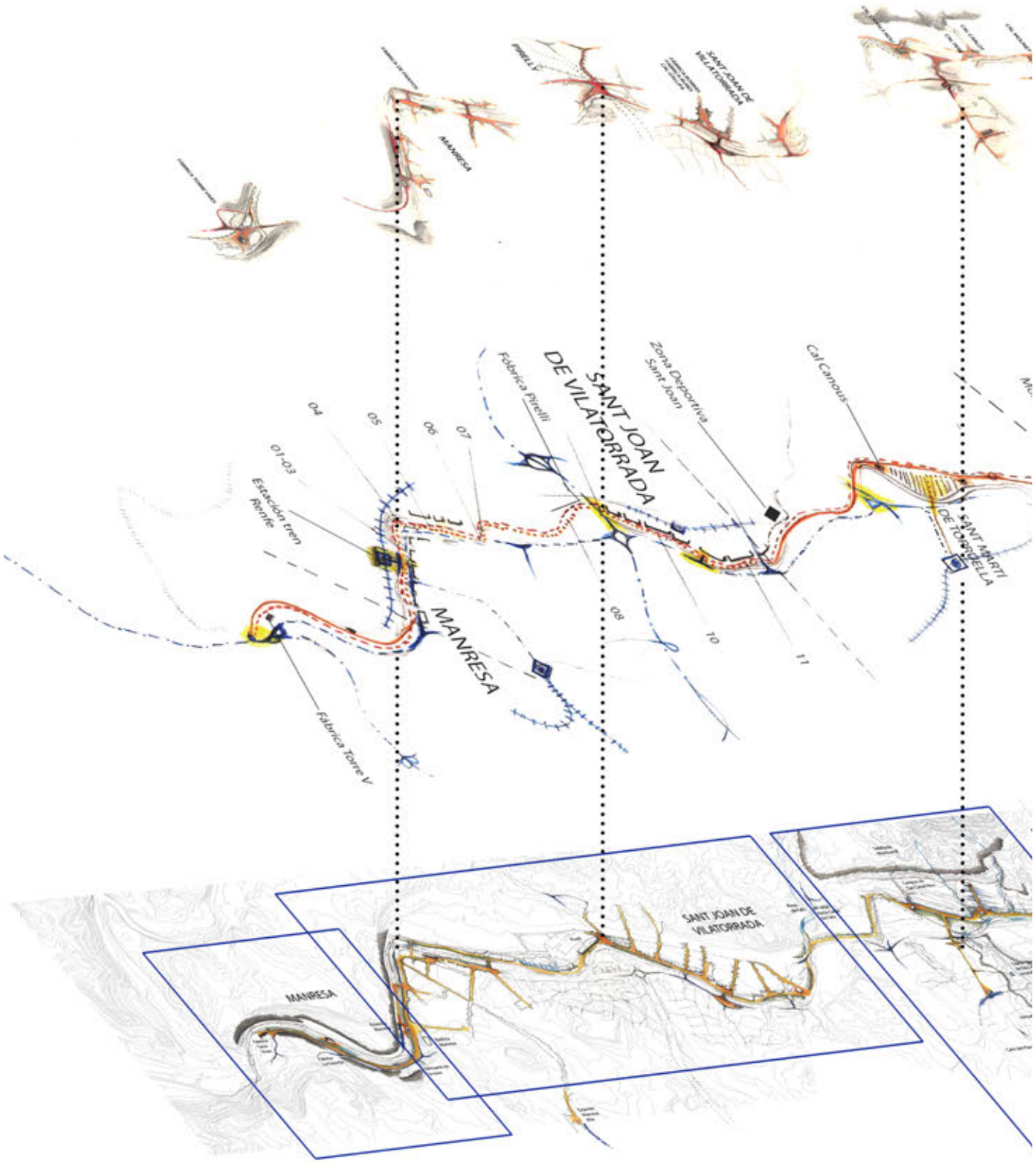
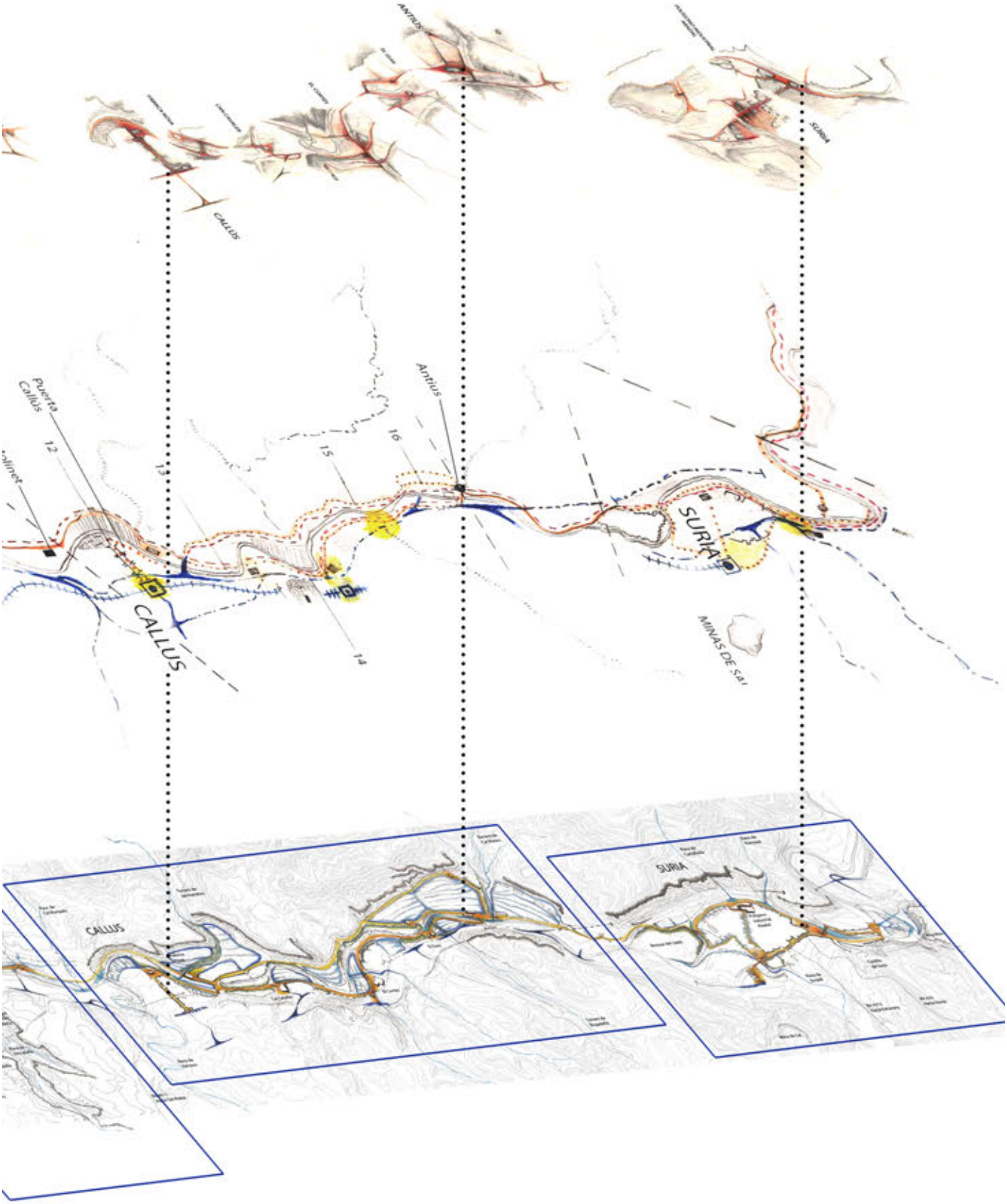


Fig. 49: Suma de diversidades


CALLUS
SURIA
Puerta Callus
Antius
MINAS DE SAL

CONCLUSIONES

Lo posible ante lo estratégico

Concluimos que la forma de operar hoy en día y según las dinámicas actuales, es partir de la mínima intervención, entendiendo que la misma será la detonante de un proceso de transformación y asumiendo que no estamos ante un proyecto finalista sino ante un proyecto de oportunidades, donde la flexibilidad y la combinación entre proyectos estratégicos y posibles nos permitirá generar escenarios distintos que transformarán el territorio.

Reconocer la diversidad

Un territorio que se construye a partir de su diversidad, valorando la singularidad que se evidencia en el estudio de la sección transversal del valle, porque es en ella donde se ponen en relación sus elementos y se hacen evidentes sus conflictos.

El reconocimiento de esta diversidad es lo que hace que, en cada unidad diferenciada, la estrategia de encadenamiento y enlace aproveche las potencialidades de la misma. Esto genera intervenciones que, si bien comparten una imagen única en los elementos con los que se urbanizan y en su materialidad; tienen un gran valor identitario, son complementarias entre sí y son flexibles ante las posibilidades que generan (Fig. 49).

Del reconocimiento de las diferencias a la creación de espacios de enlace

Pensar el Bages como una suma de unidades nos permite entenderlo como un organismo completo y complejo, dentro del cual el valle del río Cardener es el elemento común a todos los municipios. Proyectar sobre este territorio no supone imponer al sistema elementos ajenos o externos, sino reconocer la diversidad y a partir de ella, construir los espacios de enlace. Es un proceso lento y constante, pero es el que, trabajando a partir de los elementos existentes, genera varias posibilidades de desarrollo.

Esta visión presupone una confianza en el hombre y en su capacidad de autogestionarse, que para nosotros se manifiesta en la figura de la mancomunidad, capaz de cohesionar los varios actores, los diversos intereses y los diferentes agentes; organizados en forma muy específica en torno a cada uno de los espacios de enlace, espacios de encuentro, oportunidad y evolución (Fig. 50).





Fig. 50: Organismo complejo



UN PROYECTO TERRITORIAL EN LA CUENCA DEL LLOBREGAT EN EL PLA DE BAGES

Joaquín SABATÉ BEL

EL CURSO DEL LLOBREGAT Y SU PASO POR EL BAGES

El río Llobregat cruza en apenas cien kilómetros desde los Pirineos hasta el Prat, vertebrando la provincia de Barcelona. Junto con el Cardener y la Anoia conectan la región metropolitana con el centro de Cataluña, deviniendo un importante eje económico.

La identidad productiva de sus valles de industrialización antigua se encuentra, actualmente, en proceso de transformación. El declive de las actividades tradicionales abre paso a nuevas alternativas. El clásico protagonismo industrial y viario se enriquece con la conciencia incipiente de los valores ecológicos y patrimoniales. El eje fluvial se convierte, cada vez más, un espacio de ocio y cultura.

Considerado en su conjunto, este río concentra un gran valor patrimonial. Su curso articula la sexta parte de todo el suelo considerado como espacio de interés natural de Cataluña y sus márgenes presentan una densidad de recursos culturales extraordinaria.

El río, vía natural de penetración de las llanuras costeras en las montañas del Pirineo, ha sido testigo de las páginas más importantes de la historia económica catalana: los regadíos que alimentan poblaciones crecientes, el agua que mueve máquinas, el ferrocarril que surca los valles para llevar al cemento, el carbón y la madera hasta la capital. Los márgenes de lo que en su momento bautizamos como "el río más trabajador de Europa", albergan una densidad patrimonial poco corriente. Sus aguas han sido aprovechadas al máximo con canales, acequias, molinos, fábricas y colonias. La enorme coherencia que ofrece el curso del río como eje patrimonial proviene, precisamente, de su aprovechamiento integral.

Plantear como objetivo central en los ejercicios del taller del Máster de Proyectación Urbanística su consideración como eje patrimonial articulador al cruzar el Pla de Bages, supone cohesionar los recursos naturales y culturales del río alrededor de una idea-fuerza territorial. Asistimos actualmente a la proliferación de iniciativas dispersas encaminadas a revalorizar de forma fragmentaria el patrimonio fluvial. El entendimiento conjunto del río como unidad funcional ha de ayudar a integrar esfuerzos en favor de una oferta educativa, de ocio o turística mucho más sólida.

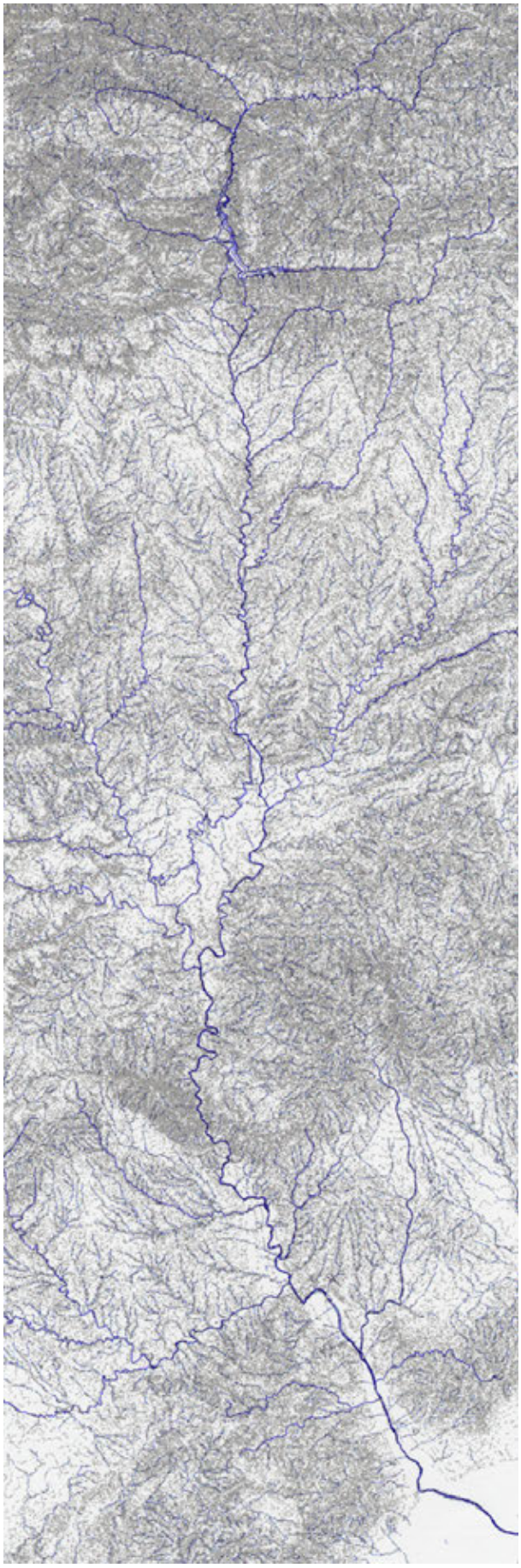


Fig. 1: Cuenca hidrográfica río Llobregat

Se plantea pues en el taller avanzar en la ordenación conjunta de la cuenca fluvial, absolutamente necesaria para garantizar la gestión coherente de sus recursos.

RECURSOS CULTURALES Y ESTRUCTURA TERRITORIAL

El valor patrimonial del río Llobregat radica en la densidad de elementos de interés cultural ubicados en sus márgenes. Pero la simple identificación de estos recursos no es suficiente para establecer las bases de su puesta en valor como eje patrimonial. Es necesaria una reflexión previa sobre su disposición en relación a la estructura territorial para reconocer las unidades temáticas o posibles relatos generadores de un proyecto.

En investigaciones previas, y a lo largo del trabajo de taller, se presto especial atención a tres aspectos:

a) la distribución de los recursos, observándose que ésta es bastante dispersa con lugares de interés repartidos a lo largo de todo el recorrido del río.

Este hecho garantiza la consistencia del eje patrimonial en su conjunto.

Se pudo reconocer una cierta zonificación del valle en función de los tipos de recursos, estrechamente relacionada con las diferentes unidades geográficas. El río Llobregat encadena una serie de ámbitos fluviales especializados en su aprovechamiento como proveedor de agua de riego, fuente de energía y eje de comunicaciones.

Se detecta una concentración de recursos de tipo industrial en la parte alta del Llobregat y de tipo agrícola en las partes media y baja. Los recursos asociados al transporte presentan, en cambio, una distribución homogénea a lo largo del eje.

Se puede verificar, en general, que el valor agrícola del río crece a medida que su agua se ralentiza, aumentan los depósitos sedimentarios y nos acercamos al mar. Contrariamente, el valor energético del río decrece a medida que disminuye su pendiente. En el curso alto Llobregat, coincide el tramo de mayor capacidad energética con una cuenca minera importante. El resultado es una intensa secuencia de recursos de tipo industrial en esta zona.

Se observa un mayor peso de los recursos culturales en el Bages y el Berguedà en relación a Barcelona. Ambas comarcas concentran siete de los ocho ámbitos que se reconocieron en su momento en el proyecto de Eje patrimonial de todo el río. Manresa se convierte en el punto de inflexión a partir del cual la densidad patrimonial del eje cambia.



Fig. 2: Museo del ferrocarril. Castellar N'Hug



Fig. 3: Cal Rosal. La ruta de las colonias



Fig. 4: L'Ametlla de Caserres. La ruta de las colonias

Este hecho se explica por la importancia de los recursos de tipo industrial del curso alto añadida a la calidad de sus parajes naturales. La fragilidad de los recursos de tipo agrícola predominantes en el Bajo Llobregat, sometidos a una intensa presión urbana, también es un factor relevante. La ocupación exhaustiva de sus márgenes afecta gravemente la integridad del paisaje fluvial y debilita el peso patrimonial del Bajo Llobregat.

b) los sistemas urbanos, observándose un peso muy superior de la comarca del Barcelonés en relación al curso alto del río. Su último tercio cruza la región metropolitana de Barcelona, principal mercado de consumo poblacional y turístico del eje patrimonial.

Esta concentración de interesados en el curso bajo y de densidad de recursos patrimoniales en el curso medio y alto, acentúa el clásico desequilibrio entre el litoral y el interior. La preservación de los márgenes fluviales del bajo Llobregat, amenazados por nuevas infraestructuras e implantaciones industriales, reclama un especial cuidado para equilibrar el valor patrimonial del eje.

Se detectan tres posiciones básicas de los núcleos urbanos del valle en relación al río (externa, cercana e inmediata). Berga y Manresa forman el grupo de ubicación externa. Ambas son capitales de comarca con un peso patrimonial notable, conectadas al Llobregat a través de dos canales importantes: el Canal Industrial de Berga y la Acequia de Manresa. Los núcleos del curso bajo pertenecen al grupo de ubicación cercana. Son núcleos provenientes de antiguas villas, que reservan para huerta las tierras inmediatas al río. Este tipo abunda precisamente donde el Llobregat permite una agricultura más rica. Finalmente, los núcleos del curso medio y alto, conforman el grupo de ubicación inmediata, formado por los núcleos que nacen cerca del río y aprovechan al máximo su energía motriz.

Se identifican dos modelos territoriales básicos de implantación urbana a lo largo del valle (lineal y transversal) en correspondencia con las unidades geográficas. La disposición lineal, predominante en el Bages y especialmente en el Berguedà, consiste en la secuencia de núcleos junto al río, servida por una infraestructura de acceso paralela. Este rosario de pueblos y colonias, débil en el curso más alto, gana consistencia desde Guardiola donde el río y la carretera C-1411 se encuentran, y logra una especial intensidad desde la Colonia Rosal hasta Sallent. La C-1411 se aleja del río y el ritmo de los núcleos fluviales decrece entre Sallent y Sant Vicenç de Castellet. El Llobregat cruza el Pla de Bages, la estructura lineal se debilita e incorpora flujos transversales entre núcleos urbanos equivalentes situados a ambas orillas (Sant Fruitós-Navarcles, Santpedor-Artés). La disposición transversal, predominando el Bajo Llobregat, se hace

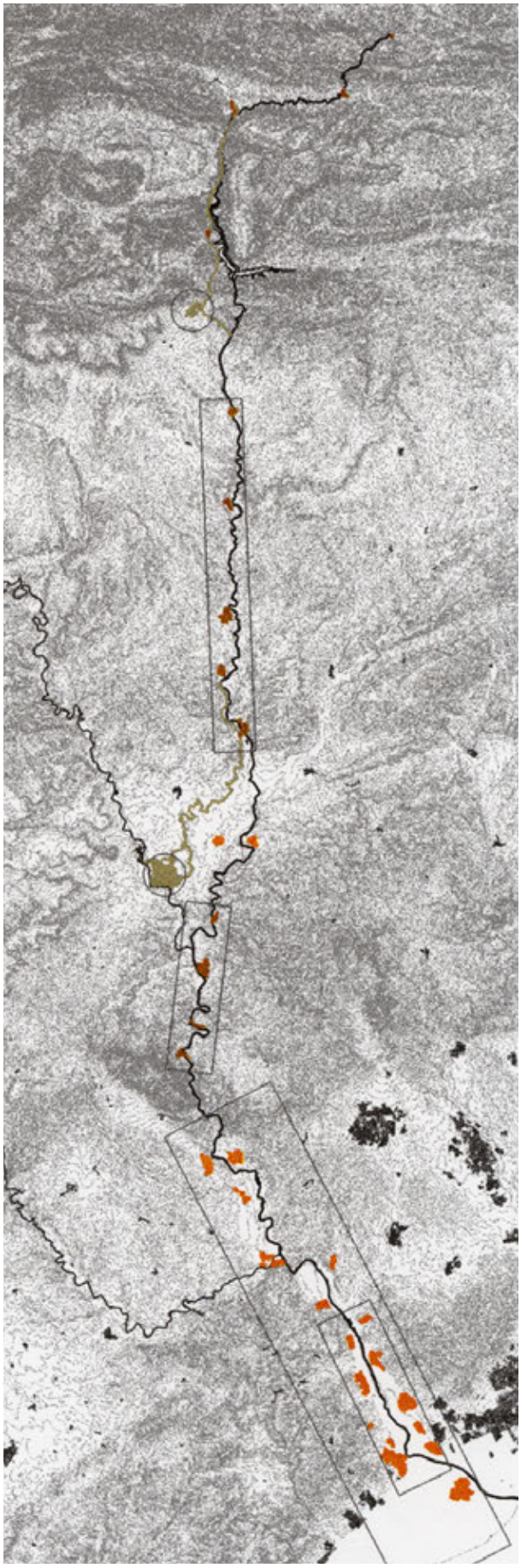


Fig. 5: Sistemas urbanos río Llobregat

más intensa a medida que el río penetra en el área metropolitana. Las vías de acceso y los núcleos, cada vez más cercanos, se desdoblan a ambos lados del río y se convierten en un continuo urbano.

c) la accesibilidad local y territorial, constatándose que es bastante homogénea en todo el valle a través de la red de caminos (GR y PR) y carreteras locales.

Esa rica red de caminos y carreteras locales, complementada eventualmente por la traza de los canales y el ferrocarril, garantiza un acceso a los lugares de interés dispersos a lo largo del curso fluvial. Estas vías cohesionan el eje patrimonial y estructuran las unidades temáticas. Es significativo observar cómo en su mayor parte no discurren junto al río, sino por los altiplanos de levante y poniente.

Se constata una accesibilidad lineal muy alta a lo largo del eje. Los núcleos urbanos situados junto al río y la carretera se convierten puertas de acceso del eje patrimonial. El río coincide, en la mayor parte de su curso, con el eje de comunicación territorial (E-09) que conecta los frentes portuarios mediterráneo y atlántico y soporta, a través del Túnel del Cadí, un intenso intercambio entre la región metropolitana y los espacios naturales del Berguedà y la Cerdanya. Se detectan, sin embargo, algunos ámbitos fluviales marginales en relación a las grandes vías: el tramo de Castellar de N'Hug a Guardiola y el tramo de Sallent a Sant Vicenç de Castellet.

Se observa una accesibilidad transversal escasa, especialmente en la parte alta del eje.

Barcelona, Martorell y Manresa son los principales cruces del eje del Llobregat con ejes territoriales transversales: el eje litoral, el pre-litoral y el transversal. Manresa se convierte, por su centralidad y proximidad a los ámbitos de mayor valor patrimonial, en la puerta de rango territorial más importante del eje patrimonial.

Se detecta un conflicto de difícil resolución entre la función circulatoria a lo largo del valle y la integridad de su patrimonio natural y cultural. El impacto de las infraestructuras de comunicación territorial es, junto con la calidad irregular del agua, la más grave amenaza para la viabilidad del eje patrimonial del Llobregat.

Este hecho se manifiesta con especial contundencia en el Bajo Llobregat, corredor natural de acceso a Barcelona, pero también en los tramos de Guardiola a Cercs, de Cal Rosal a Navàs y o de Monistrol a Olesa de Montserrat, donde río y carretera casi se superponen en un estrecho valle.



Fig. 6: Ámbitos temáticos, núcleos y recursos

EL LLOBREGAT, NERVIO DE CATALUÑA

El curso del Llobregat ha permitido, desde la antigüedad, el intercambio de mercancías entre regiones de características climáticas, culturales y económicas bien diversas. De la lana y la madera del Pirineo a los productos que llegaban al puerto de Barcelona. Varios puentes medievales (la Pobla, el Far, Pedret, Vilomara) atestiguan la importancia del río como eje comercial.

Con la industrialización el intercambio de productos se incrementa y, a lo largo de su curso, el Llobregat muestra una amplia oferta. Diferentes iniciativas propiciadas por los avances técnicos del momento se desarrollan junto al río, algunas impulsadas por industriales locales, otras por gente foránea.

El curso alto ofrece madera en cantidad, lana y también piedra para la primera (y magnífica) fábrica de cemento. Más al Sur, la cuenca de Cercs produce carbón. De no mucha calidad, pero carbón al fin, en unos años en que éste supone la principal fuente de energía.

El agua, conducida por el Canal Industrial de Berga, impulsa en esta ciudad una industria textil muy temprana y capaz de producir innovaciones técnicas relevantes, como la bergadana.

Aguas abajo empieza el país de las colonias textiles que aprovechan al máximo los desniveles y meandros.

La necesidad de unir tantos focos dispersos encuentra su respuesta en el tren. Hasta el año 1968 el ferrocarril es la arteria que permite el flujo de la llanura a la montaña.

En el Pla del Bages el río juega otro papel. A través de la Acequia riega la rica huerta manresana que, junto con el cultivo de la vid, permiten al agricultor entrar en la modernidad.

Dos son pues los grandes relatos que se complementarán en el desarrollo del taller en este ámbito: los de la Acequia de Manresa y la Viña.

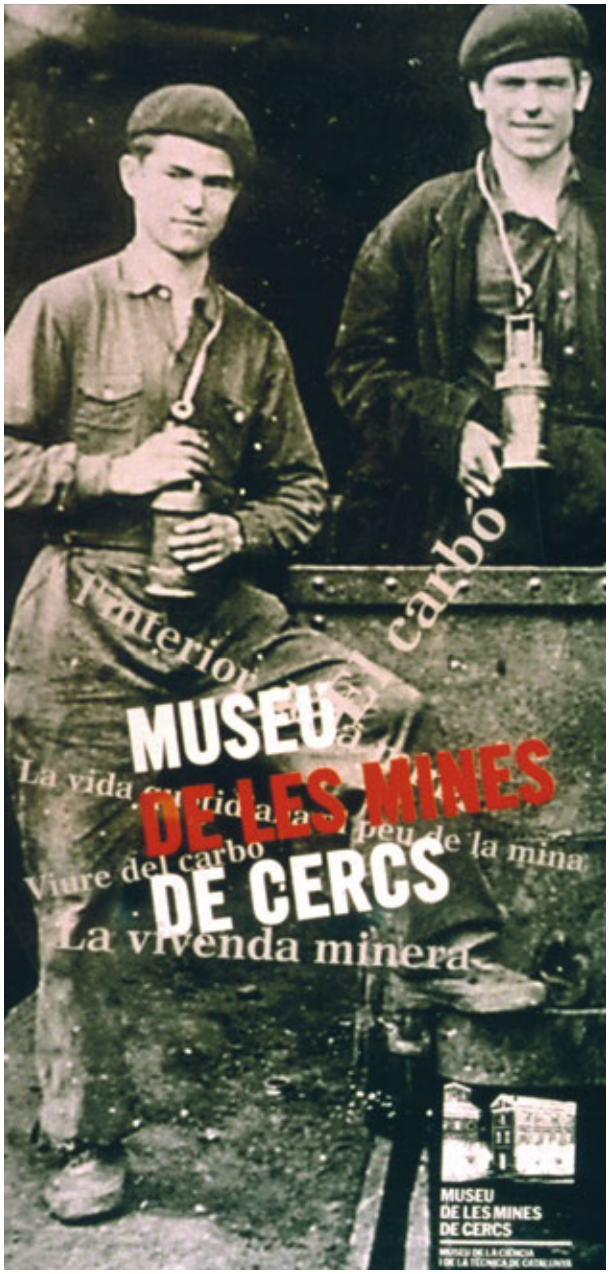


Fig. 7: Cartel museo de las minas de Cercs

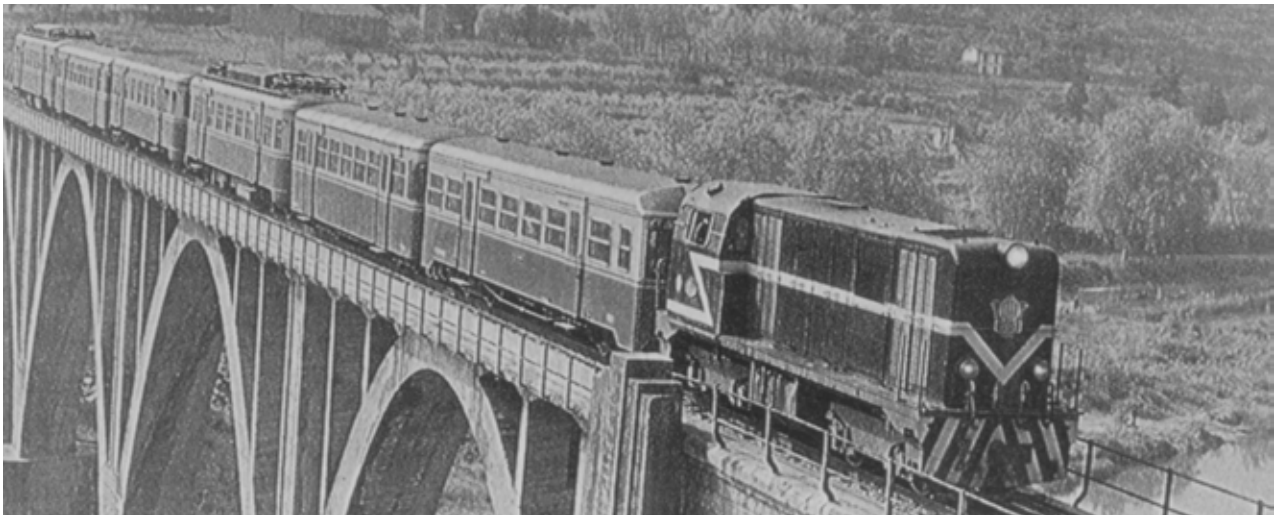


Fig. 8: El tren

LA ACEQUIA DE MANRESA

En la Edad Media los monasterios, como el de Sant Benet de Bages, organizan la vida económica a su alrededor. Algunas producciones agrarias, y en particular la vid y el trigo, permiten excedentes suficientes como para comerciar. En la llano del Bages, la viña permite el primer paso desde la economía de subsistencia hacia la primera industria.

La ciudad de Manresa crece alejada del río, y cada vez tiene más necesidad de agua. Para vivir, para beber, pero también para mover los molinos donde se trabajaba la lana. Tiene otro río cerca, el Cardener, que corre demasiado bajo y lleva aguas demasiado saladas. Es por ello que solicita al rey Jaime permiso para construir una acequia que lleve el agua abundante del Llobregat, una obra hidráulica monumental aún en pleno funcionamiento.

Hoy la acequia traza una frontera entre los colores ocres de las viñas y los verdes vivos de los huertos. Nace a la sombra del castillo de Balsareny y serpentea al pie de las colinas en busca de una línea de mínima pendiente en una sucesión de muros de contención y arcadas conservadas con cuidado a lo largo de los siglos. Incluso tiene un tramo subterráneo, bajo el montículo donde se sitúa el Mas de la Cova. La acequia va a morir en el estanque artificial del Parque de l'Agulla (Aguja), elemento nuevo que mantiene la tarea original de abastecer de agua a la ciudad.

Por encima de la acequia, allí donde el agua no llega para regar los campos, crece la viña. Cultivo de secano rodeado de márgenes de piedra seca. Verde y ocre, seco y húmedo, industria y agricultura. Son los mismos contrastes que han dado fuerza a estas tierras, desde hace ya muchos años.

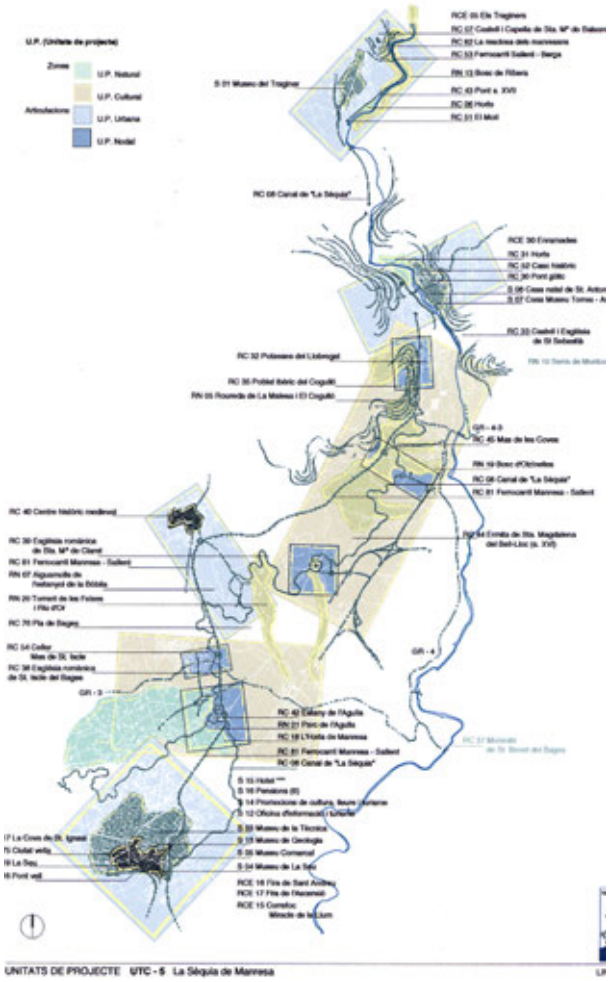


Fig. 9: Unidad de proyecto 5. La Acequia de Manresa. Proyecto Espai Blau



Fig. 10: La Acequia de Manresa

LA VIÑA

Tradicionalmente el paisaje de las viñas no ha sido valorado como se merece. Seco, con predominio de los ocres sobre los verdes, no entra en los estándares de belleza paisajística; sin duda porque, estos últimos, han sido elaborados en países de clima más húmedo.

Para que se empiece a valorar la vid, ha sido necesario esperar a la rehabilitación de la cultura mediterránea, llegada de la mano de la gastronomía y de la llamada "dieta mediterránea", representada por el trigo, el aceite y el vino.

Por encima de huertas y olivos, la vid es un espacio simbólico, un resumen de sabiduría popular que conjuga tecnología agraria con una depurada arquitectura de piedra seca, magnífica en su aparente sencillez.

Los viñedos forman un espacio laberíntico de muros, rellanos y caminos. Es un espacio muy apto para la reflexión, para sentarse y contemplar los detalles: la orientación de los márgenes, el espaciado de las cepas, las pendientes de los caminos...

Hay que recuperar un entorno cultural que condensa y ofrece el testimonio de un pasado de esplendor que permite el paso de la subsidencia a la industria. En el Bages, como en otras zonas vitivinícolas, el alcohol sacado de la uva tiene mucho que ver con el comercio y con la primitiva industria. La viña permite las primeras acumulaciones en un entorno donde producir excedentes agrarios no es tarea sencilla.

No hay que olvidar que la viña es el cultivo qué más da allí dónde las condiciones son más difíciles.



Fig. 11: Unidad de proyecto 6. La Viña. Proyecto Espai Blau



Fig. 12: La Viña



REDESCUBRIENDO LO PRÓXIMO

Felipe BASTIAN, Dana COLAKOVIC, Hector GANGOITI, Marisela GARBATI, Bernadette GORDYN, Ana MARQUINA, Omid OMRANI, Iris PRIDA, Javier TAMAYO

REDESCUBRIENDO LO PRÓXIMO. DE LAS CONTINUIDADES A LAS CONTIGÜIDADES

La estructura del territorio viene marcada por la manera en cómo se usa, y para usarlo, necesitamos acceder a través de caminos. Así, en el Pla del Bages reconocemos tres sistemas o redes diferenciados de caminos que el río Llobregat atraviesa. Cada uno de ellos presenta distintas maneras de acercarse al río: caminándolo, llegando o atravesándolo.

Es precisamente en el encuentro de las redes con el río donde descubrimos una serie de cosas que lo acompañan: esclusas, canales, fábricas y puentes. Son estos elementos los que marcan la continuidad de paso que permiten atravesar el río, determinando los puntos neurálgicos que poseen capacidad de poner en tensión el territorio y reforzar la red de soporte.

En esta confluencia de caminos, puertas de accesibilidad y elementos patrimoniales, donde se desarrollan una serie de ensayos que buscan acciones sinérgicas, además de provocar una mixtura de actividades que desencadene el desarrollo a escala local y municipal, se potencian las redes de cada tramo, reforzando también la escala territorial. Así, redescubriendo lo próximo, los elementos del río y actuando sobre los espacios que aseguran las continuidades territoriales como paso, se buscan catalizadores con nuevas actividades y cohesión social con los que construir las contigüidades necesarias para reforzar esa fina red de estructuración territorial, la "intraestructura" (Fig. 1).

1. EL LLOBREGAT

1.1 EL RÍO MÁS TRABAJADOR DE EUROPA

El río Llobregat es el corazón de Cataluña. Nace en los Pirineos, de un profundo manantial natural, fluye desde las montañas hasta el mar y llega al Mediterráneo cerca del puerto de Barcelona. A lo largo de sus 150 km de recorrido y 1.300 m de desnivel, el río atraviesa (Figs. 2 y 3) diversos ámbitos naturales de Cataluña.

A lo largo del tiempo ha tenido un papel central en el desarrollo histórico y cultural del país. Durante dos milenios ha servido de ruta de transporte, de fuente de agua y proveedor de fuerza motriz para la industria de donde recibe el nombre del "río más trabajador de Europa".

Es objeto de una gran belleza y motor económico para una de las regiones más productivas y creativas del mundo.

1.2 PROBLEMÁTICA Y OPORTUNIDAD DEL LLOBREGAT

Hoy, con su industria en decadencia, el Llobregat muestra signos claros de agotamiento. Contaminado en los últimos tramos, canalizado en otros con el fin de controlar las inundaciones, y pendiente de un desvío para la ampliación del puerto; se ha olvidado su papel en la configuración del país.

A pesar de todo, el Llobregat y sus entornos preservan una avalancha extraordinaria de recursos que podrían explicar el desarrollo social e industrial de Cataluña. Puentes históricos, molinos, canales de irrigación, fábricas, colonias textiles, minas, líneas férreas y funiculares se mantienen y no solo como elementos físicos importantes sino como elementos que nos remiten a la historia de Cataluña y que podrían resultar de un inmenso valor económico y cultural (Fig. 4).

La oportunidad del Llobregat se encuentra en redescubrir el valor único de estos recursos y determinar cuál puede ser su contribución hoy en día (Figs. 5-10).

1.3 EL PLA DEL BAGES

El Pla del Bages es un territorio en el corazón de Cataluña, de 1.200 km^2 que alberga 170.000 habitantes, distribuidos en 26 municipios, siendo su capital, la ciudad de Manresa (Fig.11).

A lo largo del tiempo, el resultado de la intervención humana sobre el territorio ha constituido un fértil sector lucrativo: agricultura de secano y porcina, una antigua industria textil y una histórica producción vinícola.

La zona es tradicionalmente productora de vinos, desde el s.X constituye una de sus principales actividades. En 1995, cuando se crea la Denominación de Origen impulsada por la cooperativa de Artés se introducen nuevas variedades vitícolas y técnicas más elaboradas, lo que resulta en una gran oportunidad económica y un posible nuevo filón de ocupación para la comarca: el enoturismo y la gastronomía.

La proximidad con Barcelona y el impacto turístico que generan Montserrat, el Mont Sant Benet y Cardona, además de la buena sintonía que existe entre las bodegas, sitúan a este valle como un territorio de grandes posibilidades (Fig. 2).

El ámbito de estudio se encuentra entre los municipios de Sallent y Sant Vicenç de Castellet.



Fig. 1: Metáfora. "*Por encima de las estructuras, las "cosas". A cambio de las infraestructuras, las intraestructuras. Antes que lo grueso, lo fibroso. Más que el esqueleto, el tejido. Así es como piensa la actual vanguardia de la biología y la genética: cómo inventar tejido, la gran pregunta*". Manuel de Solà Morales, Un campo de cosas Urbanas, 2007.

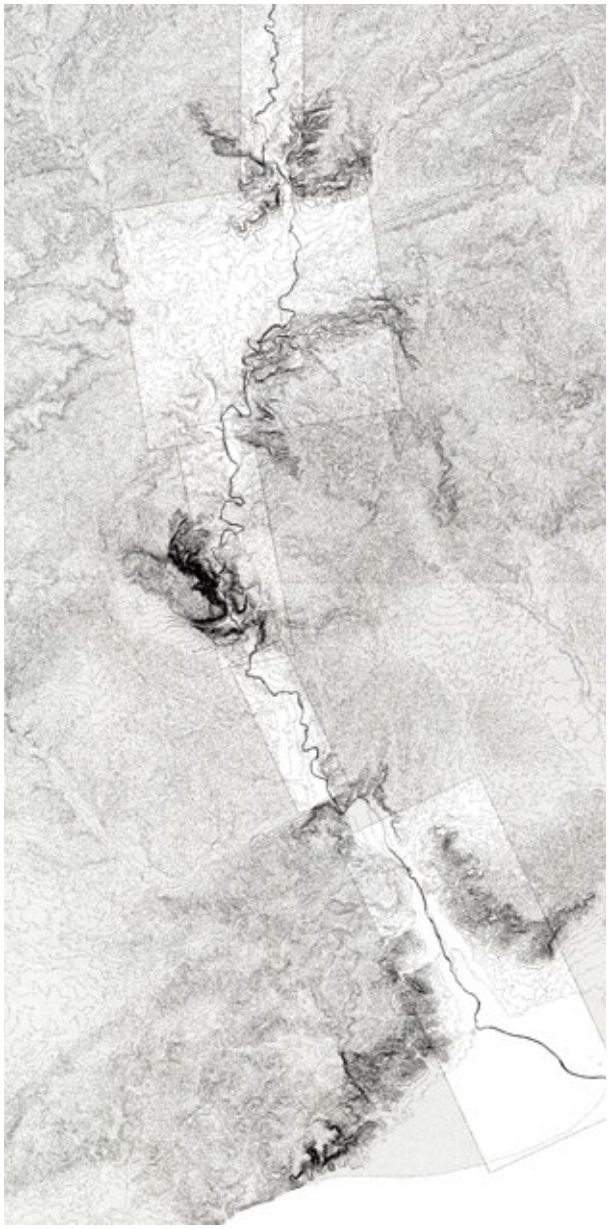


Fig. 2: Recorrido del río Llobregat a lo largo del territorio catalán



Fig. 3: Secciones a lo largo del río Llobregat

2. INTERPRETANDO EL LLOBREGAT

2.1 LA NEGACIÓN DE LA UNIDAD

¿Qué elementos construyen el territorio? ¿Qué lectura tiene el río Llobregat en su territorio?

En un primer análisis lo mostramos con una estructura basada en las tres capas: infraestructura, usos y soporte. De esta mirada surge la conclusión de que el río Llobregat no estructura el territorio como unidad sino que atraviesa un territorio con identidad propia, más allá de su espacio fluvial.

2.2 INFRAESTRUCTURA Y MOVILIDAD

¿Cómo organizan el territorio las infraestructuras?

Un primer análisis lleva a considerar que el área está correctamente regada de infraestructuras (Fig. 12). El acceso desde Barcelona a la Comarca del Bages se produce a través de la autopista C-16 existiendo seis enlaces entre los municipios de Sant Vicenç y Sallent dando acceso a los asentamientos urbanos y también a la industria en la zona norte. El primero tiene lugar en el municipio de Castellbel i el Vilar, aunque también da acceso a centros urbanos de Sant Vicenç y Castellgalí. La siguiente salida se da en el cruce de la misma con la carretera BV-1125 conectando con Manresa Sur y con el Pont de Vilomara. A 1,5 km de ésta se halla la bajada que lleva al centro de Manresa y a la barriada de Viladordis. Los núcleos de Sant Fruitós del Bages y Navarcles tienen su acceso desde la salida N-141C. El siguiente acceso se produce al Sur de Sallent y al asentamiento de Cabrianes con el área industrial que lo circunda. Por último se encuentra la salida que da acceso al centro de Sallent.

En cada uno de éstos se produce un encuentro con las vías radiales provenientes de Manresa, generando puntos de gran accesibilidad y de cambios de velocidad. Son las denominadas "puertas" de acceso al río Llobregat. Tendrán un carácter metropolitano o urbano según el tipo de cruce que se produzca (Fig. 13).

Existe por otro lado una estructura de caminos de velocidad menor, que en su mayoría coincide con la red agraria del Pla del Bages. Esta genera una mayor porosidad a lo largo de la autopista, provocando una mayor accesibilidad a la cuenca del río Llobregat. En los encuentros entre caminos de diferente velocidad tienen lugar las puertas de carácter local.

A pesar de existir esta clara lectura en la categoría de las vías, se producen desajustes y problemas de conectividad por el uso impropio de las mismas. En efecto, muchas de las calles de Manresa acaban teniendo una intensidad media diaria muy superior a la de las autovías y autopistas.

El área urbana de mayor accesibilidad es Sant Vicenç de Castellet, ya que además del acceso rodado desde Barcelona, llegan RENFE en su recorrido hacia Lérida y los FF.CC. que acaban su recorrido en la ciudad de Manresa.

Otra obra de infraestructura de gran importancia y repercusión para el territorio es la acequia de Manresa, que nace en la esclusa de los manresanos en Balsareny, regando todo el llano del Bages hasta llegar a Manresa.

2.3 ACTIVIDADES Y ASENTAMIENTOS

¿Cómo se ocupa el territorio?

Entre los municipios de la Comarca del Pla del Bages que tienen frente al río Llobregat, destaca su capital, el municipio de Manresa, por su población de 76.500 habitantes. La población media del resto de los asentamientos es de cerca de 4.000 habitantes. Se dispone de manera dispersa en el territorio; la relación de estos asentamientos con el río Llobregat no es consecuente con la distancia que los separa. Hay núcleos urbanos como el Pont de Vilomara, Sant Vicenç o Navarcles que a pesar de ser limítrofes al río no tienen una fachada que permita una relación estrecha con el mismo. Esto si ocurre en Sallent ya que aparecen diferentes elementos de actividad vinculados al Llobregat. Asentamientos como Artés, Santpedor o Sant Fruitós de Bages tienen una aproximación al río a pesar de su distancia (Fig. 15).

Por otro lado, la comarca se caracteriza por su arraigada tradición industrial y la presencia de un sector de servicios consolidado y en expansión (Fig. 14).

En el área de estudio existen dos tipos de asentamientos industriales: los que hacen uso directo del río, para generar actividad productiva y los que se colocan en relación a la infraestructura, para conseguir una mayor accesibilidad y visibilidad desde las vías rodadas. Los primeros hacen referencia a la historia del río y a su manera tradicional de aprovechamiento del mismo a través del sistema de esclusa, canal y fábrica. Debido a los cambios en el modelo de producción en el siglo XX, algunas de ellas se encuentran en decadencia ya que la tipología queda obsoleta. Las segundas a pesar de estar en relación a las infraestructuras se disponen de manera muy dispersa en el territorio generando discontinuidades en la red agraria.

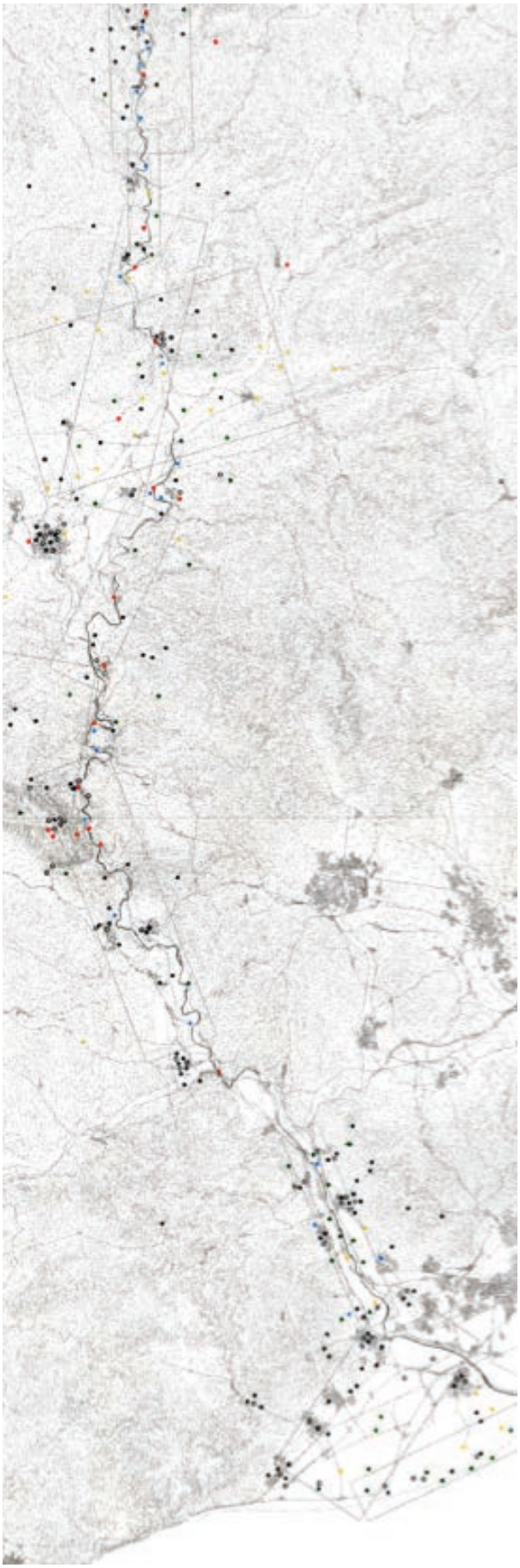


Fig. 4: Elementos de interés a lo largo del río Llobregat



Fig. 5: Castellar de n'Hug



Fig. 6: Colonia de Puig-Reig



Fig. 7: Esclusa de los manresanos. Balsareny



Fig. 8: Monasterio de Sant Benet de Bages



Fig. 9: Montserrat



Fig. 10: Desembocadura del río Llobregat

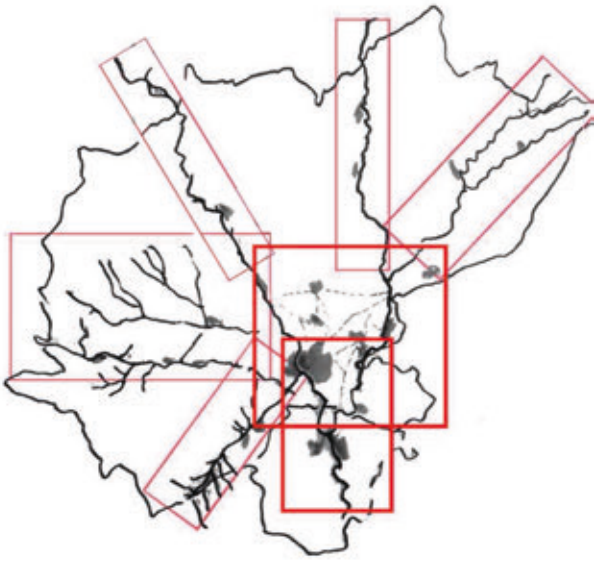


Fig. 11: El Pla del Bages



Fig. 14: Patrimonio cultural



Fig. 12: Esquema infraestructura



Fig. 13: Infraestructura

Otra actividad económica se basa en el aprovechamiento de los recursos del suelo, tales como la extracción de sal de Sallent o la actividad agraria. En la llanura encontramos agricultura de secano (vid, trigo y cebada) y de regadío, destacando los huertos de Viladordis, que generan una actividad económica de productos locales. La agricultura de regadío aparece además en las riberas del río a la altura de Sallent, Navarcles, el Pont de Vilomara y Sant Vicenç (Fig. 16).

Destaca la presencia del Parque Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac y su posible vinculación con el de Monserrat situado en el margen derecho del Llobregat.

2.4 SOPORTE TERRITORIAL

¿Cómo interpretamos la forma del territorio?

El río Llobregat, en el tramo de estudio desde Sallent a Sant Vicenç, mide 29 km (de los 150 km totales) y posee un desnivel de 123 m (frente a los 1.300 m que tiene en su longitud). Entre los afluentes principales se hallan el Cardener, el río d'Oro y las rieras Gavarresa, de Calders, de Mura y de Santa Magdalena (Fig. 19).

El comportamiento del soporte físico del territorio no se basa en una única sección del río sino que se trata de una secuencia de diferentes situaciones (Fig. 18). Desde Sallent hasta Sant Vicenç encontramos una alternancia entre valle y planicie. El valle de Sallent queda delimitado por la costa Gran que se desarrolla paralela al río y la sierra de Montcogul. Esta última junto con las sierras de Fontanelles, las dels Alous y la costa de les Arnaules delimitan la planicie del Bages. En la parte central el río discurre muy encajonado entre la costa del Deudonat, la de les Arnaules y punta Sabata en su margen derecho y al otro lado queda delimitado por la sierras de Alous, de l'Adjutori, del Puig Gili y del Trons. La llanura viene delimitada por el Serrat de la Creu y la costa de les Arnaules. Y Sant Vicenç viene marcado por la sierra Obagata Fosta y en este tramo del río existen dos áreas de gran riesgo de inundabilidad: una en el Norte, en la confluencia con la riera Gavarresa, donde aparece además el humedal de la Corbatera; y la otra en el Sur, en el meandro donde se asienta el polígono industrial de los Carburos (Figs. 17 y 20).



Fig. 15: Asentamientos en relación al río



Fig. 16: Industria en relación al río y a la infraestructura



Fig. 17: Patrimonio natural

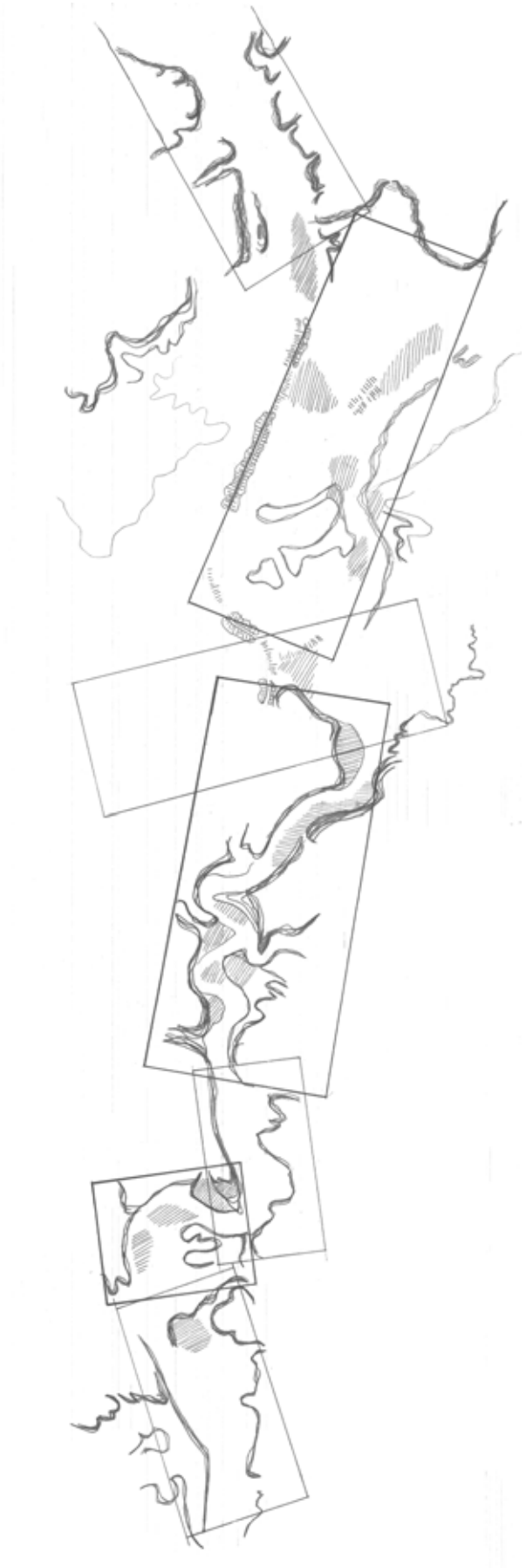


Fig. 18: Soporte

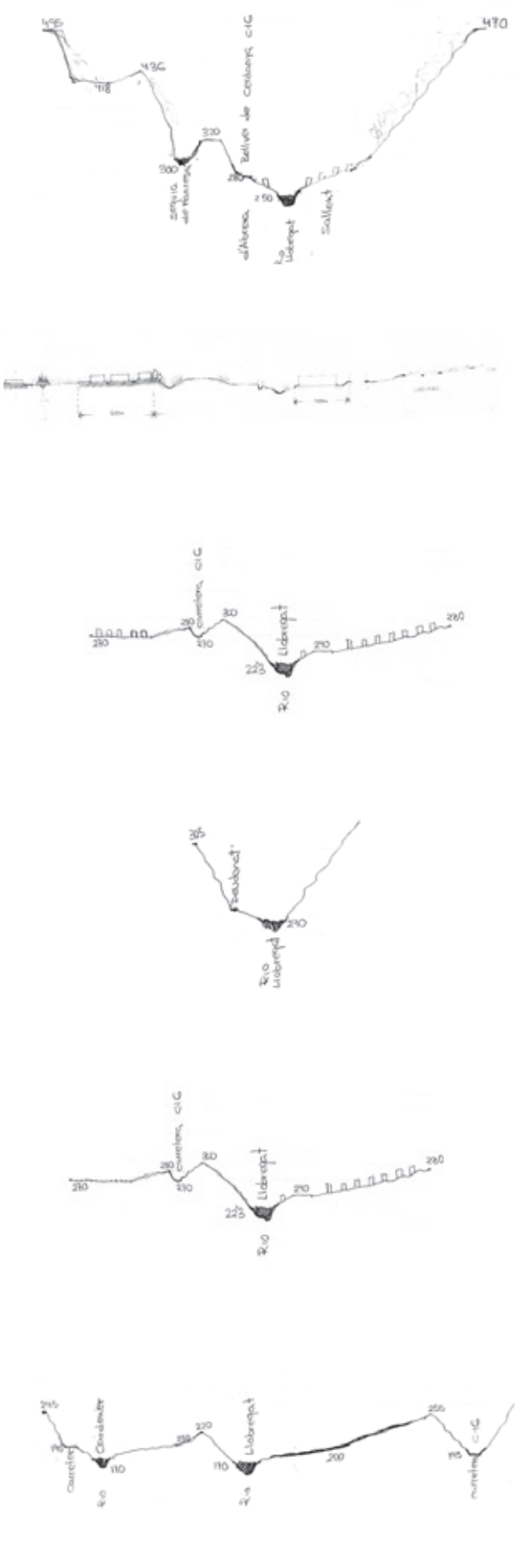


Fig. 19: Secciones a lo largo del río

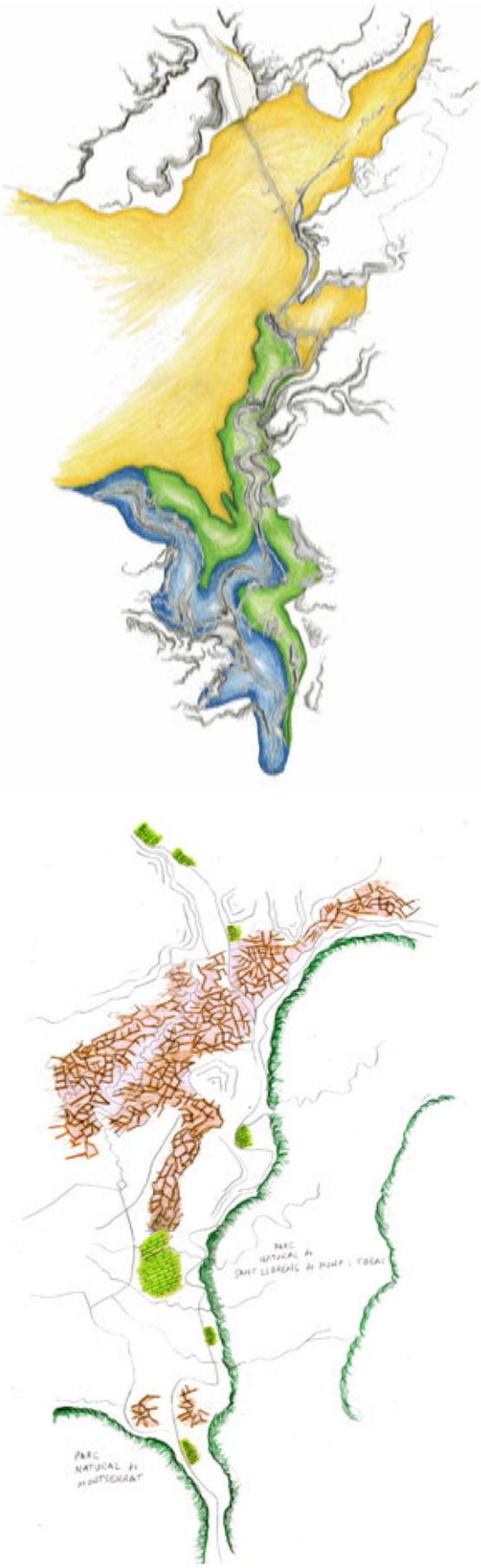


Fig. 20: Biodiversidad

2.5 UNA MIRADA TRANSVERSAL AL RÍO, TRES LÓGICAS TERRITORIALES

¿Cómo interpretamos el río Llobregat en su territorio? Caminar, llegar y atravesar.

Poniendo en relación los elementos que conforman el territorio, infraestructura y movilidad, actividades y asentamientos y soporte físico, logramos determinar una triple mirada.

2.6 TRES MOVIMIENTOS, UN RÍO

¿Cómo nos movemos en el territorio? ¿Cómo accedemos al río? Franja, línea y retícula.

Se explicará en primer lugar la movilidad (Fig. 21), ya que en el área de estudio son los caminos los que estructuran y organizan las actividades y el uso del territorio, no el río Llobregat.

Se leen tres maneras (Fig. 22) de irrigar el territorio:

En el área Sur en Sant Vicenç, la movilidad se produce desde las estaciones de ferrocarril hacia el río. A pesar de la capilaridad que posee esta franja, el núcleo da la espalda al río, debido a la presencia en su frente de unas fábricas en desuso.

En el centro, en cambio, la movilidad se genera a partir de unos ejes radiales que salen desde Manresa y que los conectan con el río y el Parque Natural de Sant Llorenç del Munt i l´Obac. Estos caminos tienen características distintas, y admiten modos de transporte diversos. Algunas de estas líneas o transversalidades buscan conformar itinerarios aunque actualmente no son lo suficientemente potentes como para funcionar por sí mismas.

En la zona norte, existen dos tipos de retículas asociadas a diferentes funciones y sus consecuentes velocidades: la malla agraria y la que da servicio a la infraestructura. La primera está definida por la forma del parcelario, y fue construida con la intención de ligar los asentamientos con los campos y masías. La red de infraestructura pesada se encuentra actualmente incompleta y genera que el tránsito de camiones circule además por los caminos agrícolas (Fig. 23).

2.7 TRES ÁREAS, UN RÍO

¿Cómo se formalizan las áreas homogéneas? Convergentes, tangentes y sobrepuestas (Fig. 25).

El PDU del Bages hace un análisis de áreas homogéneas (Fig. 24) identificando lo que hay en el territorio, aunque sin tener en cuenta la importancia del río para sus municipios. En cambio, este análisis considera los condicionantes del territorio en base a la tensión que se provocan entre sí y en relación al río.

En el sur convergen las actividades urbana, agraria e industrial y las diferentes movilidades ya que físicamente y debido a la presencia de una potente topografía, no existe más espacio para expandirse.

La zona central se caracteriza por la tangencia de un área urbana de Manresa, una zona natural con actividad, un área buffer marcado por la topografía y una zona natural protegida.

En la zona norte, aparecen una serie de bolsas industriales (Polígono Industrial Berenguer, Polígono Pla del Mas, La Factoría de imágenes Planet Factory) que se sobreponen a la extensión agraria de manera dispersa, interrumpiendo las continuidades y generando una fachada dura e impenetrable para el río.

2.8 TRES ENCUENTROS, UN RÍO

¿Cómo se relacionan los elementos del territorio? Encadenar, anudar y soldar (Fig. 27).

Frente a las problemáticas encontradas en cada área, se plantearán una serie de acciones tendentes a resolverlas.En la zona sur, los encuentros estratégicos se producen en la franja del río, donde llegan una serie de caminos transversales. La linealidad se produce a partir de encadenar estos espacios convergentes, caminando el río paso a paso.

En el área central los encuentros se dan entre los elementos infraestructurales que limitan las áreas homogéneas y los caminos radiales que producen la movilidad de Manresa hacia el Parque Natural de Sant Llorenç del Munt i l´Obac. Se genera una secuencia de tramos anudados a través de hitos y puntos, reconstruyendo el sistema radial por el que se llega al río.

Por último, para corregir la dispersión de los asentamientos industriales existente en la zona norte, y con ello reducir la tensión que se produce en el encuentro entre estos y la red agrícola, sería necesaria una soldadura de los polígonos entre sí, generando la permeabilidad necesaria para atravesar el río.

2.9. UNA MIRADA TRANSVERSAL AL RÍO, TRES LÓGICAS TERRITORIALES

¿Cuál es la hipótesis con respecto al río?

Del análisis previo, se interpreta que el río Llobregat en el Pla de Bages tiene una triple lectura de acuerdo a cómo se interpreta el territorio en cada caso. Es por esto que se planteará una manera de actuar diferente para cada uno de ellos.



Fig. 21: Movilidad

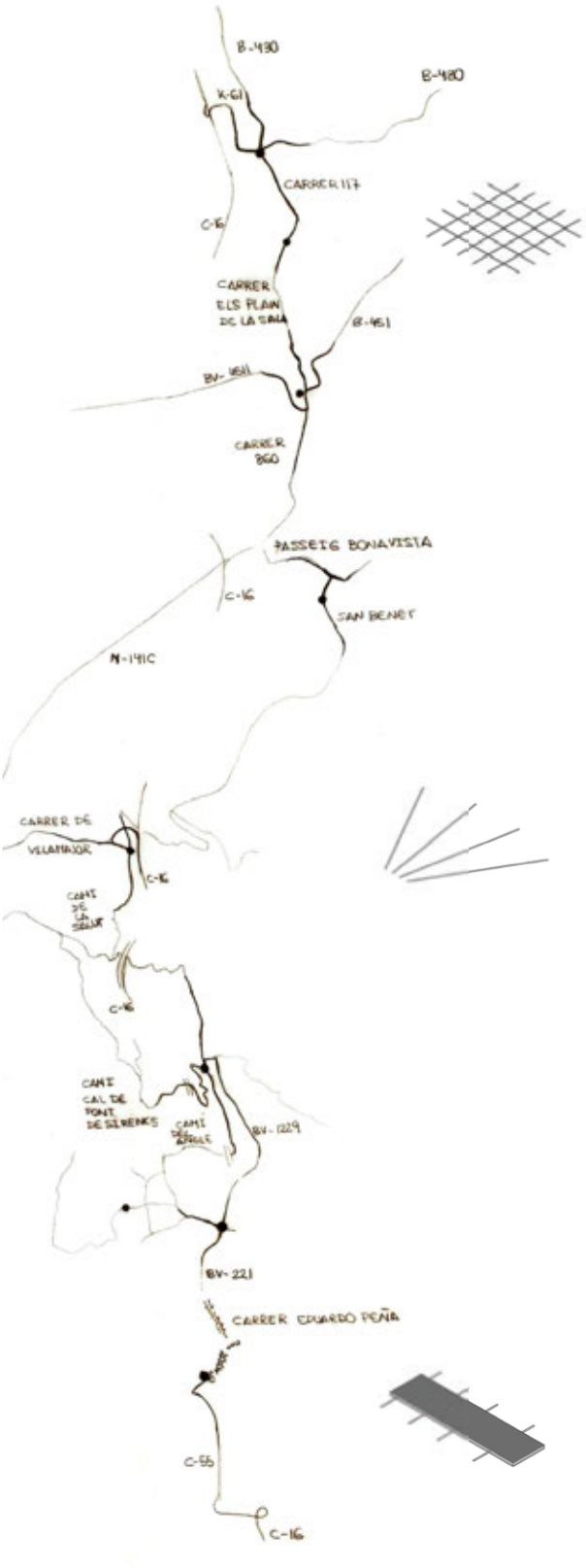


Fig. 23: Accesibilidad

Fig. 22: Retícula, línea y franja

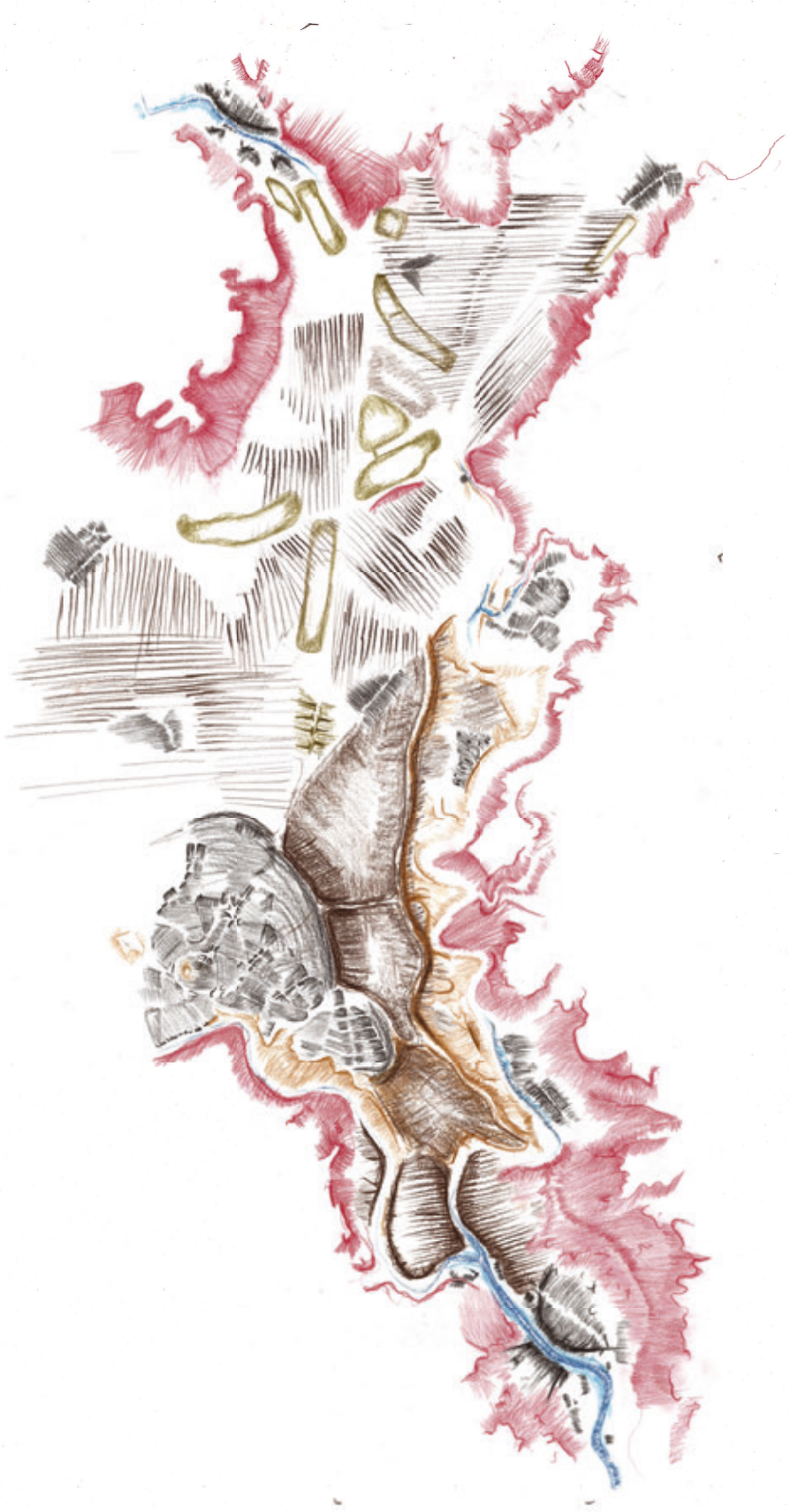
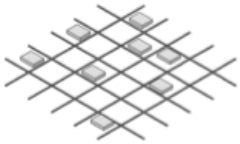


Fig. 24: Áreas homogéneas





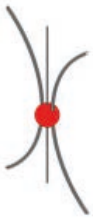


Fig. 25: Convergentes, tangentes y sobrepuestas



Fig. 26: Límites y bordes



Fig. 27: Encadenar, anudar y soldar



Fig. 28: Una mirada transversal al río



Fig. 29: Redescubriendo el río

3. DESCUBRIR EL RÍO. TRES SITUACIONES, UNA ESTRATEGIA

3.1 UN OBJETIVO: DESCUBRIR EL RÍO

Nos interesan las tres formas de construcción de territorio.

En el río encontramos la oportunidad de reconstruir estas tres lógicas. Nos permite además descubrir la gran cantidad de elementos de patrimonio natural, como el Parque Natural de Sant Llorenç del Munt, el Parque de Monserrat, las huertas de Viladordis, Sant Vicenç, Pont de Vilomara, Navarcles y Sallent y el cultivo de secano en la plana del Bages y patrimonio cultural, como las fábricas del XIX, los antiguos puentes como el de Cabrianes o el de Vilomara, las ermitas románicas de Santa Magdalena del Pla o Santa Maria de Matadors en Vilomara, o el monasterio de Sant Benet, entre otros recursos que nos explican la historia y desarrollo social y cultural del Bages.

El Llobregat y su entorno preservan una avalancha extraordinaria de recursos que podrían explicar el desarrollo social e industrial de Cataluña. Puentes históricos, molinos, canales de irrigación, fábricas, colonias textiles, minas, líneas férreas y funiculares se mantienen y no solo como elementos físicos importantes, sino como elementos que nos remiten a la historia de Cataluña y que podrían resultar de un inmenso valor económico y cultural. La oportunidad del Llobregat se encuentra en reconocer el valor único de estos recursos y determinar cuál puede ser su contribución hoy en día.

Nuestro objetivo será entonces el de redescubrir este río que tuvo en su día una gran participación en la estructuración del territorio, acercándonos a él de diferentes maneras: caminándolo, llegando o atravesándolo.

3.2 DESCUBRIR EL RÍO. ATRAVESAR, LLEGAR Y CAMINAR

EL RÍO COMO ELEMENTO ORGANIZADOR DE JERARQUÍA

Esta zona está inscrita en unos límites muy definidos (ríos Llobregat y Cardener, topografía, autopista), conformando una unidad autónoma y cerrada sobre sí misma. Posee una estructura agrícola bien estructurada, así como una intensa actividad industrial. Se halla bien comunicada con la ciudad de Barcelona a través de la autopista C-16 y los ferrocarriles del FGC y de RENFE. Existe por lo tanto una clara confluencia en esta área de actividades y movilidad.

Por otro lado, se encuentra en este área el centro urbano de Sant Viçenç, que si bien se localiza en el margen del río, le da la espalda completamente y no lo incluye como área de potencial desarrollo. En su ribera se colocan grandes fábricas, muchas de las cuales están actualmente abandonadas, interrumpiendo la permeabilidad hacia el río y generando una fachada poco apropiada para un frente fluvial.

En la zona sur los encuentros estratégicos se producen en la franja del río (Fig. 40), donde llegan una serie de caminos transversales. La linealidad se produce a partir de encadenar estos espacios convergentes, caminando el río paso a paso.

Como objetivo se busca que en este tramo el río sea recorrible. Se pondrán en valor los encuentros (Fig. 36) que se producen entre la franja del río y las líneas transversales que llegan a ella, buscando la permeabilidad hacia el río y el encadenamiento de todos estos puntos de confluencia. Se caminará el río tramo a tramo.

Se pretende además proteger y fortalecer el parque agrario, mejorando su conectividad y reforzar la potencia de los mojones o grandes atractores (polígono industrial de los Carburos).

LLEGAR. DEL RÍO COMO BORDE LIMITANTE AL ESPACIO PARA LA CONTEMPLACIÓN

El sector central es el que posee más riqueza en cuanto a calidad paisajística (Fig. 38) y natural, ya que se encuentra el Parque Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac en su parte este, contiguo al río.

Al otro lado del Llobregat en el anillo verde de Manresa se localiza un área llana de gran riqueza relacionada con el cultivo de regadío, agricultura de secano y áreas forestales (Figs. 32 y 33).

La potencialidad de esta zona radica en la puesta en relación de Manresa, que se encuentra a tan solo 4 km y posee 76.000 posibles usuarios, con el río y el parque natural. Para lograr este objetivo se escogieron una serie de caminos que atraviesan el territorio de manera radial. Este sistema de itinerarios, que comienza en el casco histórico de Manresa y atraviesa su anillo verde permite llegar a "mirar" el Llobregat (Fig. 38) desde una serie de puntos altos, para luego adentrarse en el río y el parque natural, encadenando en su camino diferentes hitos y puntos de interés.

ATRAVESAR. DEL RÍO COMO ACCIDENTE GEOGRÁFICO AL ESPACIO FLUVIAL VINCULANTE

Este segmento identificado como una extensa llanura (Fig. 42) que cruza y corta transversalmente el río, es la zona de mayor oportunidad para el desarrollo humano, dadas las condiciones topográficas que posee.

Se trata de un manto agrícola potente aunque discontinuo, que se encuentra fragmentado por la infranqueable infraestructura y la gran cantidad de elementos industriales que se han ido colocando sobre él de manera muy dispersa. Asimismo, por no existir una red vial completa, el tránsito de camiones circula por caminos agrarios corriéndose el riesgo de romper aún más la continuidad rural.

El río en este sector no es más que una anécdota: su pequeño cauce, reducido al mínimo por la explotación industrial, no entra en relación con ningún otro elemento. Por el contrario, el acceso al mismo está fuertemente obstaculizado por los grandes edificios productivos (Figs. 34 y 35).

El objetivo en esta área es el de revalorizar el río asignándole el rol de conector de la biodiversidad y de la matriz agrícola. Esta deberá ser fortalecida mediante el establecimiento de nuevas conexiones y continuidades, determinando así una red potente. Se buscará por lo tanto proteger y potenciar el parque agrario para implantar esta actividad como una fuerte economía de carácter local y/o regional.

Los polos industriales se soldarán y pondrán en valor mediante la incorporación de actividades diversas y el reciclado de naves industriales obsoletas, haciéndolos considerablemente más permeables de lo que son hoy en día. También deberán estar conectados a través de una red completa de tránsito pesado, segregada de la matriz agrícola (Fig. 39).

3.3 LA ESTRATEGIA: EL MODELO DE SUTURA

Con la intención de redescubrir el río a través de las acciones de caminar, llegar y atravesar; se busca una estrategia (Fig. 37) común que es capaz de absorber las diferencias entre cada uno de los tramos. Se reconoce la oportunidad que tienen las "cosas" en el río los objetos que están presentes en toda su extensión: esclusas, canales, fábricas y puentes; sistema que se repite a lo largo del Llobregat.

La importancia de estos elementos (Figs. 43-51) radica en que le dan identidad al Llobregat y en el hecho en que son estos los que permiten llevar a cabo el objetivo de atravesar el rio.

La estrategia se basa entonces en transformar a partir del encuentro, potenciando los espacios de confluencia de estas pequeñas transversalidades y sus elementos con los caminos actividades e hitos.

A partir de estas intervenciones se establece un patrón replicable para la totalidad del área en relación al río.

TRANSFORMANDO SIN OCUPAR

¿Cómo se lleva a cabo la estrategia?

En esta confluencia del sistema de las cosas del río con los caminos, puertas de accesibilidad y elementos patrimoniales o hitos se busca desarrollar una serie de acciones sinérgicas donde además de provocar una mixtura de actividades que desencadenan el desarrollo a escala local, se potencian las redes de cada tramo, reforzando también la escala territorial.

La intervención en los puntos neurálgicos a través del reconocimiento de estos elementos permite transformar sin ocupar (Fig. 54).



Fig. 30: El río como protagonista. Sector sur



Fig. 31: Sección. El río como protagonista. Sector sur

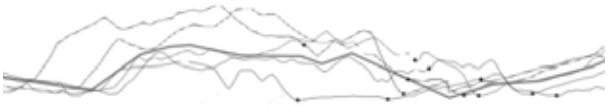


Fig. 32: Las cumbres y el valle. Sector central



Fig. 33: Sección. Las cumbres y el valle. Sector central



Fig. 34: La extensión sobre el llano. Sector norte



Fig. 35: Sección. La extensión sobre el llano. Sector norte



Fig. 36: Perspectiva del río como protagonista. Sector sur

4. PROYECTANDO EL LLOBREGAT. LO LOCAL Y LO ESPECÍFICO

4.1 PUNTOS NEURÁLGICOS

Los elementos claves que definen que los espacios de confluencia se conviertan en puntos estratégicos (Fig. 56) poseen diversas características. Estos pueden ser hitos, o construcciones de valor arquitectónico, industrial, patrimonial cultural que dan cuenta de la historia y la riqueza que tuvo y tiene esta región. Otro elemento de importancia son las llamadas "puertas" como zonas de desembarco, de gran accesibilidad e intermodalidad donde pueden producirse intercambios interesantes. A los puntos neurálgicos pueden llegar también itinerarios como líneas que encadenan hitos.

Todos estos componentes generan identidad local y transmiten la herencia cultural de la región; si están bien comunicados pueden ser además grandes atractores de actividad.

La elección de los proyectos está relacionada entonces con la vinculación a aquellas áreas de confluencia donde aparecen los elementos de paso, los hitos, las puertas y/o itinerarios y donde la mínima intervención pueda tener el mayor impacto a escala territorial.

Actuar en relación a estos elementos y en una comarca tan marcada por las diferencias de soporte, infraestructura y actividades dará por lo tanto una sucesión de ensayos de proyectos muy diferenciados y singulares, con una identidad propia. Lo local y lo específico.

4.2 LOS ESCUDOS DEL RÍO LLOBREGAT

Cada una de las acciones se localiza en una única municipalidad (Fig. 55), facilitando de esta manera la gestión y el desarrollo de las mismas. Con esto cada administración buscaría reforzar la identidad del municipio y afirmar su presencia en el río Llobregat.



Fig. 37: Estrategia



Fig. 38: Perspectiva de las cumbres y el valle. Sector central



Fig. 39: Perspectiva de la extensión sobre el llano. Sector norte

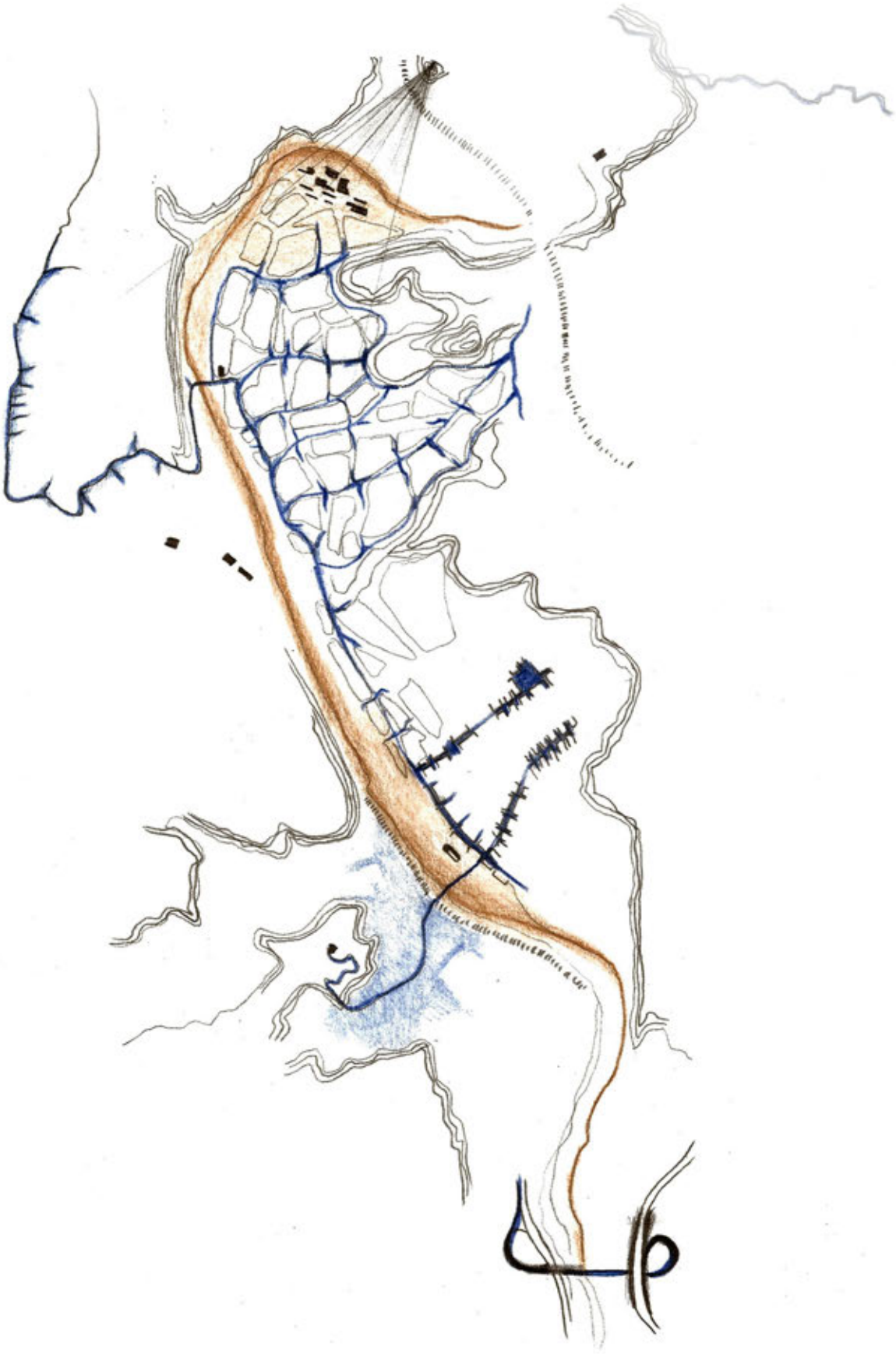


Fig. 40: Esquema sur. El río como protagonista

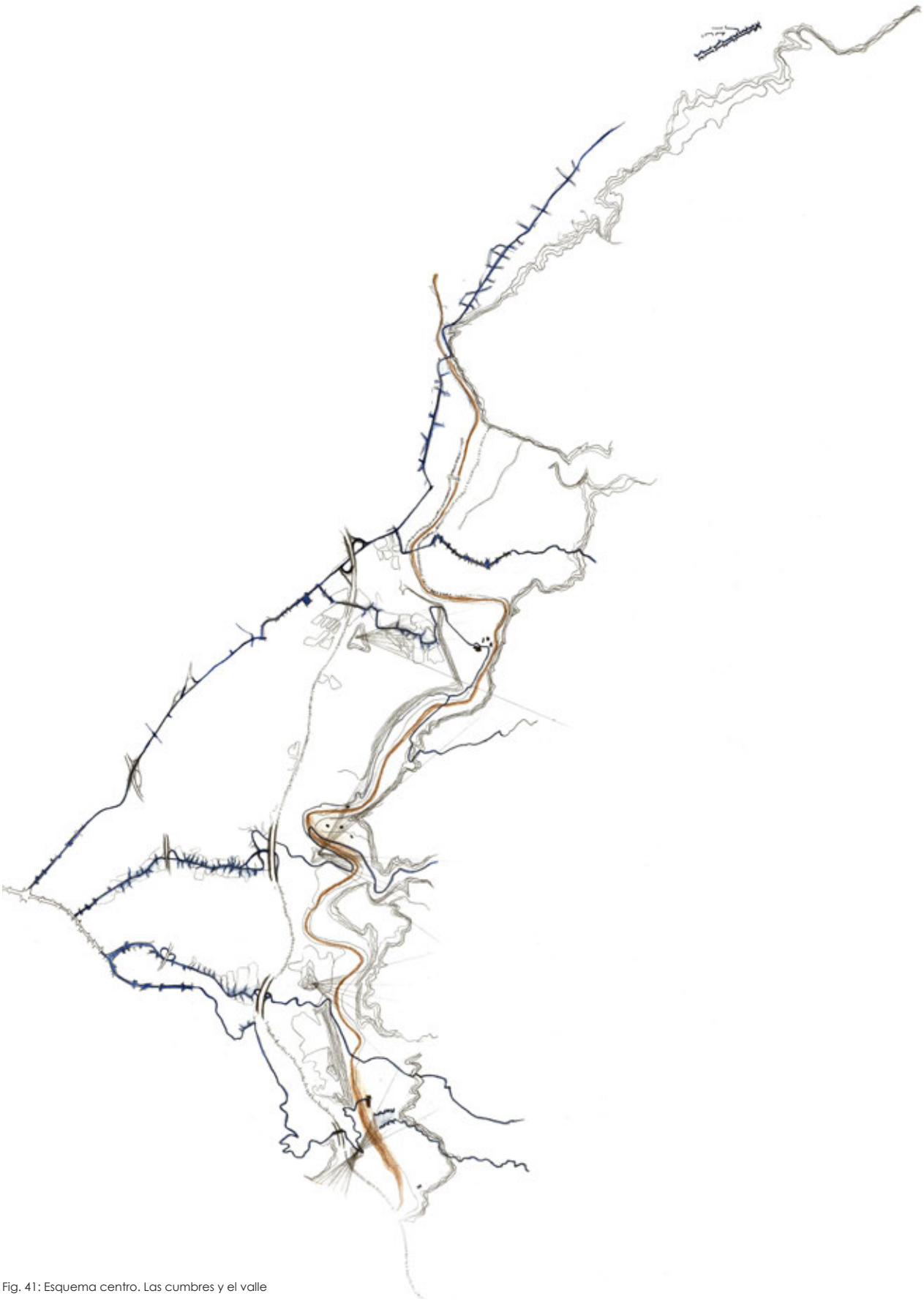


Fig. 41: Esquema centro. Las cumbres y el valle



Fig. 42: Esquema norte. La extensión sobre el llano

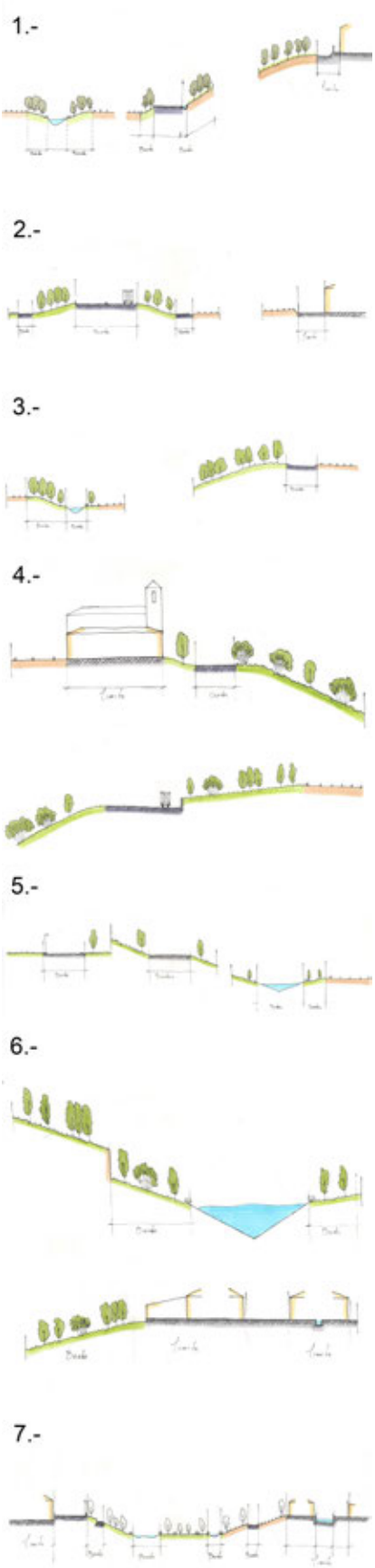


Fig. 43: Secciones estrategia



Fig. 44: Esclusa fàbrica vella



Fig. 45: Passera dels tres salts



Fig. 46: Esclusa de la Sala



Fig. 47: El pont de Vilomara



Fig. 48: Pont i esclusa de Sant Benet



Fig. 49: Esclusa de la Sala



Fig. 50: Esclusa de la Mina



Fig. 51: Esclusa del Aiguabarreig

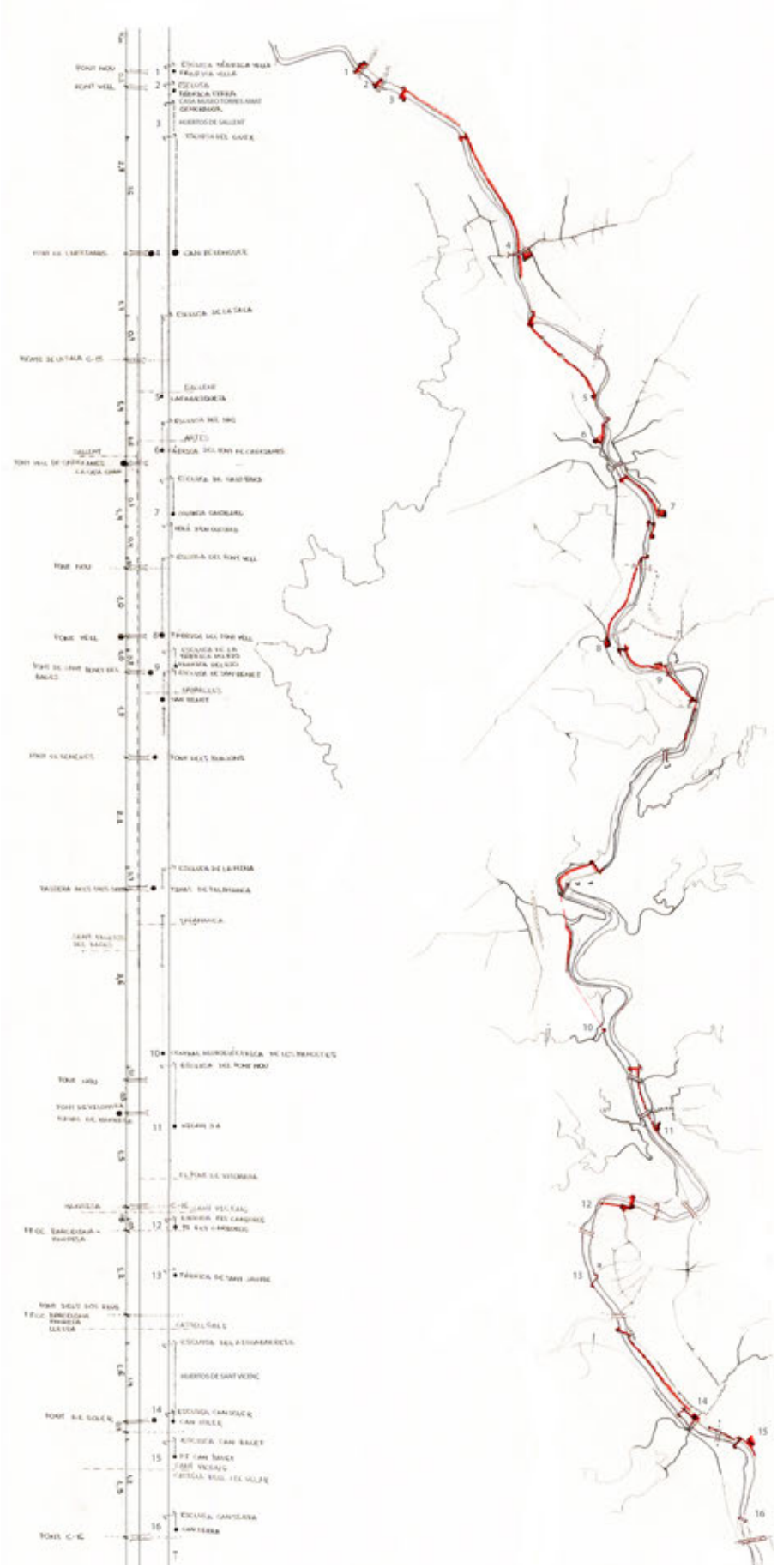


Fig. 52: Esquema. Las cosas en el río

Fig. 53: Planta. Las cosas en el río

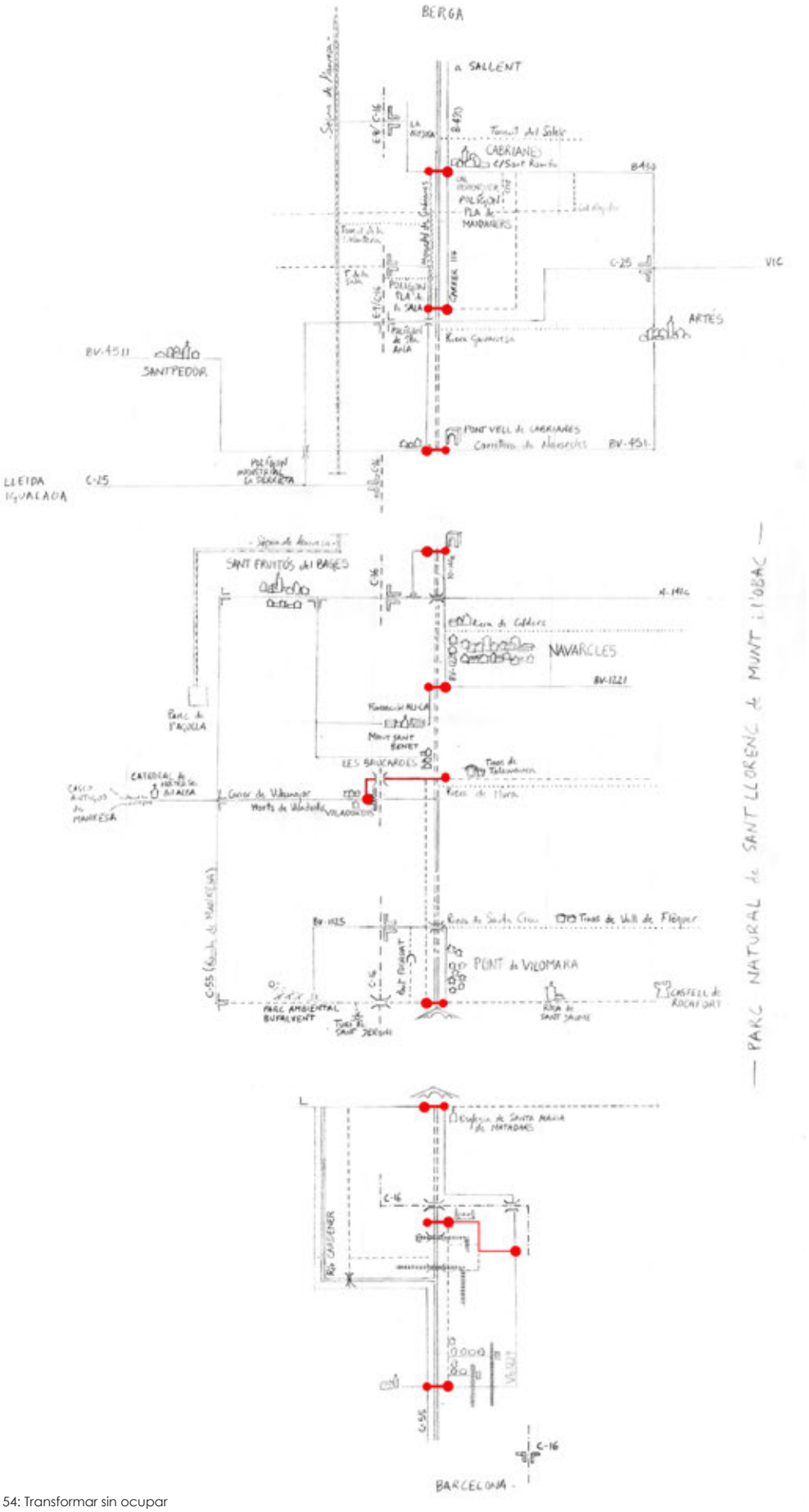
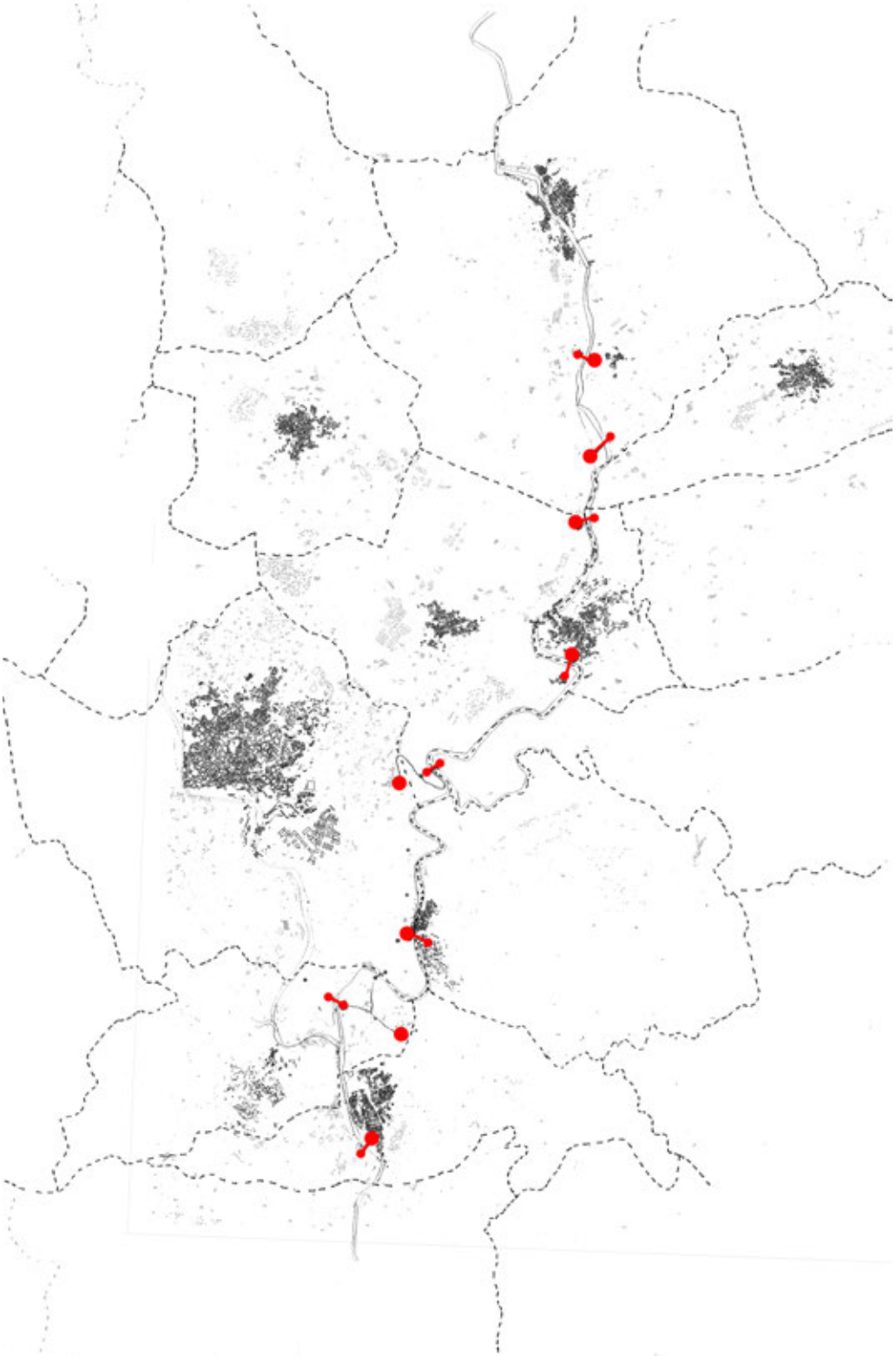


Fig. 54: Transformar sin ocupar





Sallent



Artés



Sant Fruitós de Bages



Navarcles



Talamanca



Manresa



El Pont de Vilomara i Rocafort



Castellgalí



Sant Vicenç

Fig. 55: Los municipios del río Llobregat y sus escudos

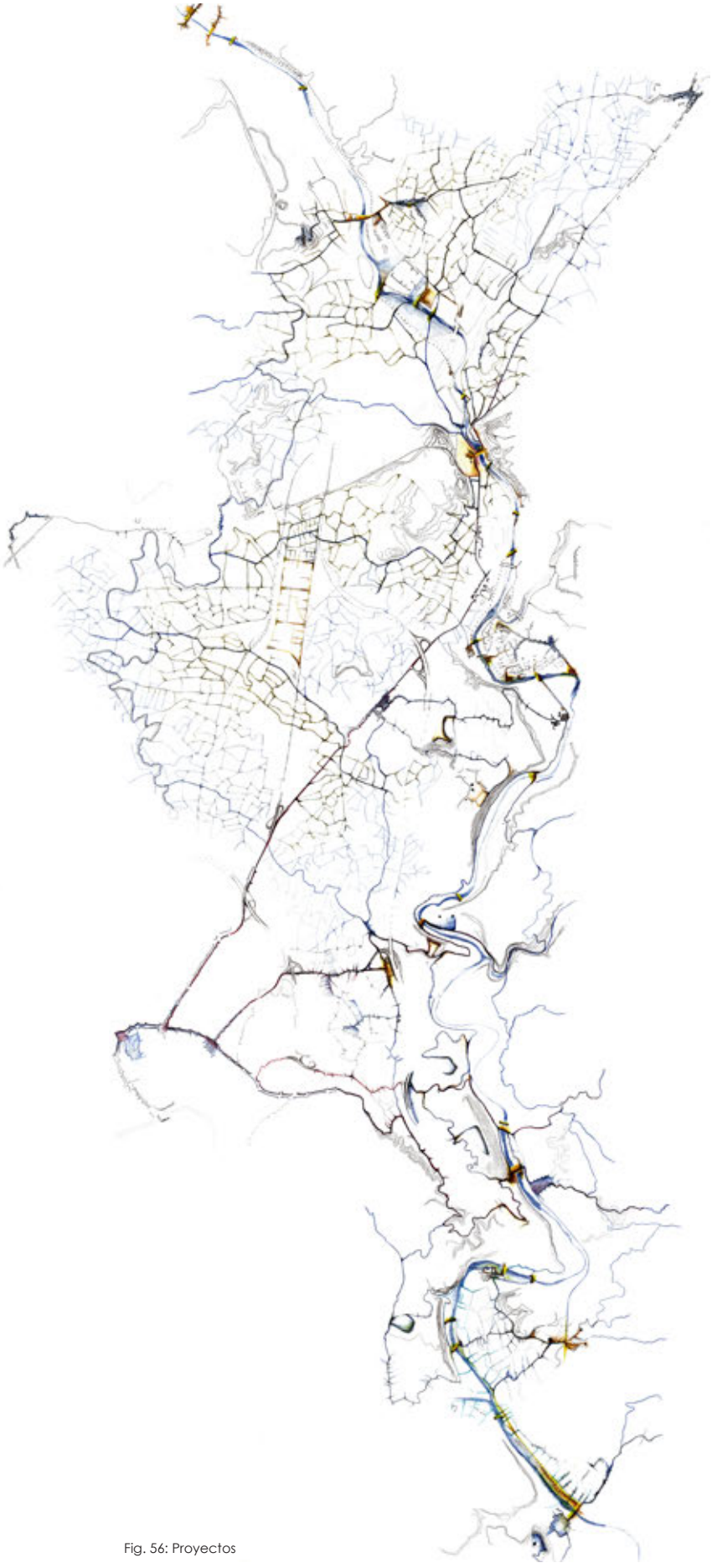


Fig. 56: Proyectos

4.3 PROYECTOS: ZONA SUR

El sector sur se encuentra delimitado por dos parques naturales (Montserrat y Sant Llorenç del Munt i l'Obac) y por el río Llobregat que discurre por el centro del valle. Por otra parte en este sector se dan dos modos de desembarco: rodado a través de la C-16 y dos redes ferroviarias.

En este área confluyen distintas actividades: industrial, urbana y agrícola. El objetivo es lograr que este frente fluvial sea caminable. Se desarrollan una serie de intervenciones que buscan poner en valor los encuentros que se producen en la franja del río con el núcleo urbano y la red agraria.

NUEVO FRENTE AL RÍO

Este proyecto se sitúa en la población de Sant Vicenç de Castellet, a 50 km de Barcelona y a unos 7 km del centro de Manresa. Se entiende que Sant Vicenç de Castellet actúa como un centro intermodal próximo al río, no solo porque existe un sistema de puente, esclusa, canal y fábrica sino también porque cuenta con dos importantes conexiones territoriales de carácter público (FCG y RENFE) y una de carácter privado que consiste en el desembarco de la C-16 y la C-55 al Sur de la población.

El desembarco tiene lugar en ambas estaciones desde las cuales parten unos ejes cívicos transversales a la cuenca fluvial del río Llobregat. En la convergencia de estos ejes transversales con el hasta ahora descuidado frente del río se determina un punto neurálgico donde se propone la actuación.

El primer paso para convertir y rehabilitar esta zona, será convertir la antigua Vía Augusta en una calle comercial, edificando parcelas vacías para dar frente al río, con planta baja más dos o tres pisos, proponiendo actividades de diferente tipo, como tiendas, talleres, restaurantes y cafeterías. Esta estrategia va a ayudar a convertir la zona en un frente 'real' a la ciudad, a la vez que va a generar más movimiento en la zona, y podrá dotar a la población local de actividades, hasta el momento inexistentes. Para facilitar esta estrategia, la vía se va a cambiar a sólo un sentido para vehículos y la acera se extenderá para dar paso a una nueva avenida.

El segundo paso será introducir un nuevo espacio de intercambio y actividad, como una plaza mirador, donde se juntan los dos ejes más importantes de la población. También se pretende introducir un nuevo equipamiento que va a ser el punto de encuentro central de la nueva calle comercial.

El tercer paso y una directa consecuencia local que las nuevas intervenciones van a generar a la población, es la rehabilitación del borde del río, que se va a limpiar y los accesos ya existentes se van a mejorar a la vez que se van a introducir varias instalaciones para facilitar cruces a través de las zonas húmedas, como pasarelas y muelles, también para reforzar el tema de ocio como la pesca y recreación.

Esto es una acción estratégica que trata directamente la fachada al río, y aunque ha sido estudiada y trabajada para esta zona en particular, es un sistema que se podría replicar en otros lugares dando fachada al río. Sallent es una población ejemplar donde este sistema ya se está practicando y existe, y que une la ciudad y los habitantes con el río.

Las consecuencias de estas intervenciones en una escala local, significarían un incremento de movimiento peatonal en una zona hoy muy descuidada, dando un frente a la ciudad y mejorando el contacto de los habitantes con el río, tanto como facilitar una base para negocios privados y así intensificar la actividad económica en la zona.

En una escala territorial, la mejora sería que Sant Vicenç de Castellet se convirtiera en un punto de desembarco más que un punto solo de paso.

PUERTA MÚLTIPLE

Este otro proyecto está situado en la parte sur del Pla del Bages, en el municipio de Castellgali. El área queda limitada al este por la autopista C-16 y por la extensión de Rubio y el Torrente de Marcet al sur. A menos de 1 Km se encuentra el Llobregat que bordea el área formando un gran meandro. Existe un punto de intersección sobre la carretera BV-1229 que conecta al Norte con el Pont de Vilomara y al Sur con Sant Vicenc de Castellet.

Se detecta un área de gran potencial ya que existe un flujo considerable de movimientos. Actualmente trabaja como una puerta con carácter local. Su cercanía al Llobregat y a sus piezas patrimoniales lo hacen muy atractivo. Además, existen dos maneras de atravesar la autopista que permiten una conexión directa con el Parque Natural de Sant Llorens del Munt i l'Obac.

El torrent d'en Rubio es un corredor verde que se encuentra a menos de un kilómetro antes de juntarse al río Llobregat. Dos hoteles, uno en funcionamiento y otro en proceso de reforma, complementan este área como posible foco de actividad.

Por último, una línea de autobús garantiza su conectividad mediante un recorrido que va de Manresa a Montserrat. El proyecto propone abrir el

espacio y reforzar la intersección, urbanizando el área, cambiando el pavimento, plantando árboles, añadiendo piezas de mobiliario urbano, iluminación, señalización y mejora de la parada de autobus, con la intención de que el flujo de movimientos que se dan diariamente empiecen a percibir el área como posible foco de actividad.

Se complementará el proyecto dotando el área de varias bolsas de aparcamiento, diversas actividades locales y otras ligadas al turismo, convirtiéndola así en un intercambiador de movilidad, alquiler de bicicletas, guías para senderismo, etc.

ACTIVANDO PASOS Y MIRADAS

Este proyecto está situado en el municipio de Castellgalí, al norte de Sant Vicenç y al sur de Manresa, en una planicie agrícola rodeada por el frente del río Llobregat y que conecta diversas comunidades como Dosrius, L´Angle y Pont de Vilomara. Actualmente, el acceso se produce por la población de Boades por la carretera BV-1229. Otra manera de llegar es por el antiguo camino romano proveniente de Sant Vicenç. Esta zona está además atravesada por dos líneas de ferrocarril (FGC y RENFE).

El potencial de este sector reside en la continuación del antiguo camino romano (Vía Augusta), la existencia de elementos patrimoniales como la Torre del Breny, la Fabrica de Sant Jaume, La Companyia fabril de Carburs Eléctrics, los campos agrícolas y la variedad de posibilidades para conectarse con el otro lado del río, proponiendo actividades que permitan a la población acercarse a este punto del río. Se buscará entonces como objetivo de proyecto realzar el río, hacerlo protagonista para lograr un fortalecimiento de esta zona.

Se propone intervenir de diferente manera a lo largo del Llobregat, construyendo una serie de cruces al río que vayan ligados entre sí, creando un recorrido de pasos y miradas. Con esta serie de acciones se pretende generar una diversidad de actividades que involucren a los ciudadanos, quienes serán los verdaderos actores del proyecto.

En todos los puntos de intervención se trata de crear una continuidad del frente del río, detectando una serie de elementos (patrimonio cultural y paisaje agrícola) que tienen una relación directa con el mismo y comunican a diversos puntos.

Para ello se considera oportuno actuar en diferentes puntos del lugar para crear una serie de intervenciones concretas que desarrollen una mejora territorial.

1.- Prolongación del antiguo camino romano

2.- Mejora y urbanización de puentes y miradores, caminos rodados y caminos peatonales

3.-Puerta de acceso y tramos de enlace

4.- Rescate de monumentos culturales

NUEVO FRENTE AL RÍO

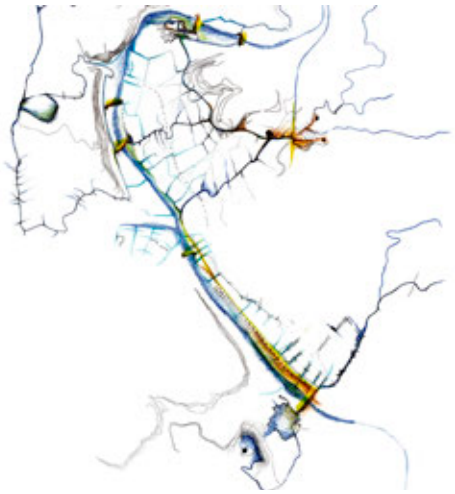


Fig. 57: Ubicación y contexto



Fig. 58: Planeamiento vigente

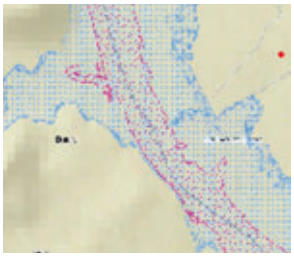


Fig. 59: Zona inundable

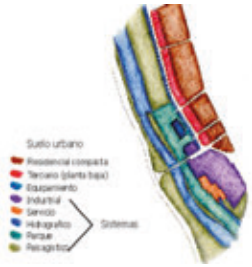


Fig. 60: Planeamiento propuesto



Fig. 61: Asentamientos

NUEVO FRENTE AL RÍO	material	unidad	Cantidad	precio unitario	precio total
COSTOS DIRECTOS					
Plaza	hormigon	m2	1450	750 €	1.087.500 €
Nuevas construcciones	mixto	m2	4149	950 €	3.941.550 €
Calle 1	arcilla	m2	2400	350 €	840.000 €
Luminarias		un	45	750 €	33.750 €
Estacionamiento	arcilla	m2	750	300 €	225.000 €
Parada de Autobús		un	2	1.500 €	3.000 €
Arboles		un	20	750 €	15.000 €
Señalizaciones		un	10	450 €	4.500 €
Bancas		un	12	420 €	5.040 €
					6.155.340 €
COSTOS INDIRECTOS					
HONORARIOS DE CONSTRUCCIÓN 4%CD					246.214 €
HONORARIOS DE GERENCIA 0,25%					153.884 €
HONORARIOS DE PROYECTACIÓN URBANISTICA 0,7%					43.087 €
HONORARIOS DE DISEÑO TECNICOS Y ESTUDIOS					35.000 €
LICENCIAS					18.000 €
					496.184 €
VALOR TOTAL INTERVENCIÓN					6.651.524 €

Fig. 62: Viabilidad económica de la propuesta



Fig. 63: Falta de frente viniendo desde las dos carreteraas principales



Fig. 64: Estrategias

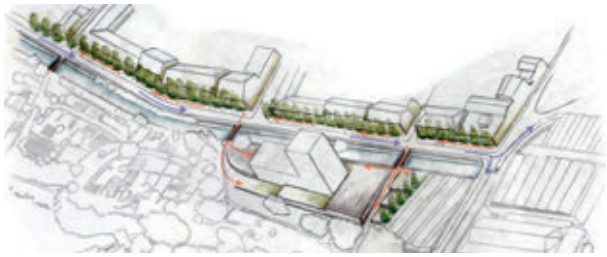


Fig. 65: Esquema propuesta. Calle Via Augusta

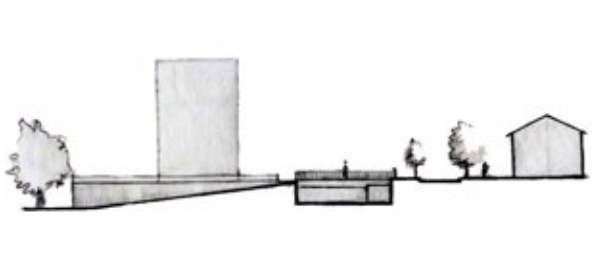


Fig. 66: Propuesta de una plaza mirador



Fig. 67: Cambio de sección de la Via Augusta

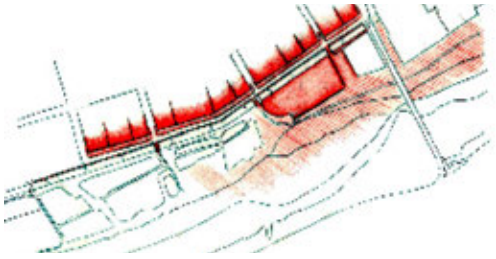


Fig. 68: Esquema

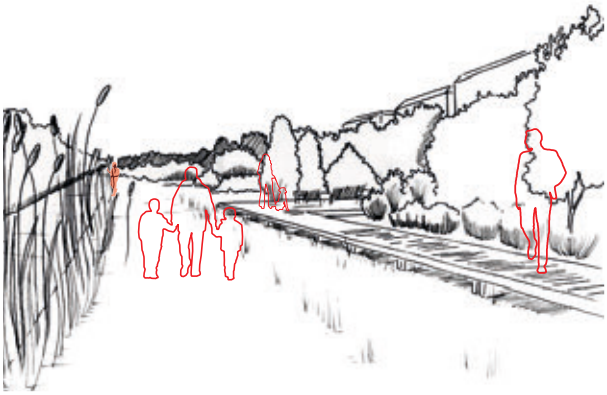


Fig. 69: Acciones para la rehabilitación del parque fluvial



Fig. 70: Acciones para la rehabilitación del parque fluvial

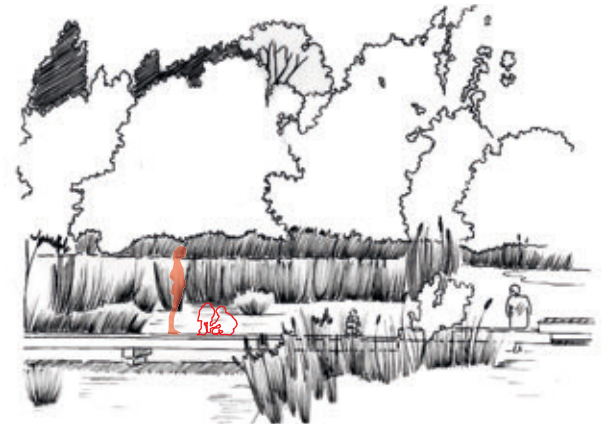


Fig. 71: Acciones para la rehabilitación del parque fluvial



Fig. 72: Perspectiva de la Via Augusta

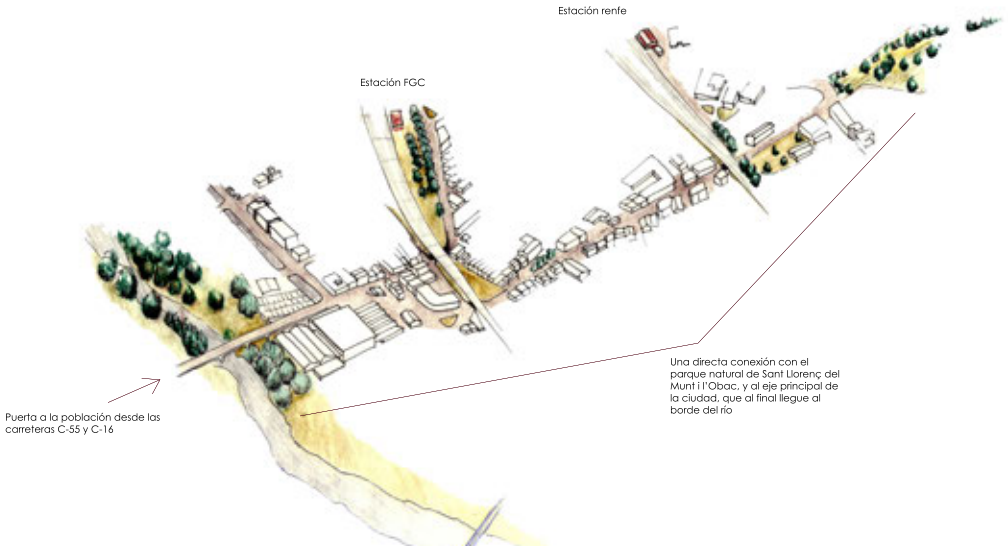


Fig. 73: Esquema estrategia

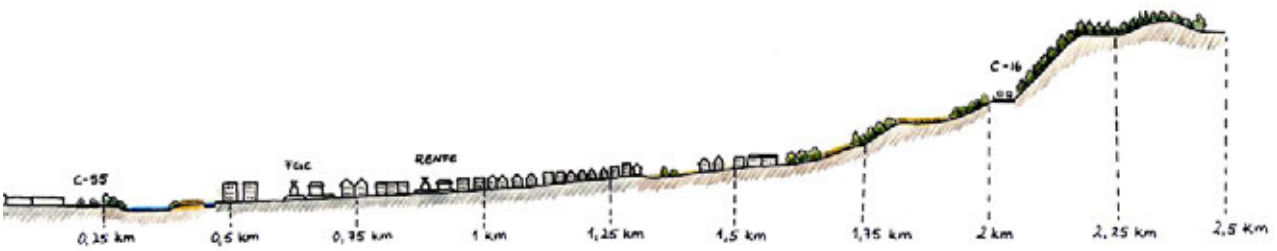


Fig. 74: Sección Sant Vicenç de Castellet

PUERTA MÚLTIPLE



Fig. 75 : Intersección carretera BV-1229 (carretera de Castellet al puente de Vilomara) con el camino de Valhonesta



Fig. 76: Planeamiento vigente

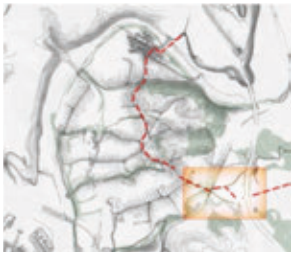


Fig. 77: Ámbito proyecto



Fig. 78: Planeamiento propuesto



Fig. 79: Asentamientos

PUERTA MÚLTIPLE	material	unidad	Cantidad	precio unitario	precio total
COSTOS DIRECTOS					
Plaza	hormigon	m2	1120	750 €	840.000 €
Rehabilitación de edificios	mixto	m2	120	750 €	90.000 €
Calle 1	arcilla	m2	350	350 €	122.500 €
Luminarias		un	72	500 €	36.000 €
Estacionamiento	arcilla	m2	250	300 €	75.000 €
Parada de Autobus		un	2	1.500 €	3.000 €
Arboles		un	100	250 €	25.000 €
Señalizaciones		un	12	450 €	5.400 €
Bancas		un	22	420 €	9.240 €
					1.206.140 €
COSTOS INDIRECTOS					
HONORARIOS DE CONSTRUCCIÓN 4%CD					48.246 €
HONORARIOS DE GERENCIA 0,25%					30.154 €
HONORARIOS DE PROYECTACIÓN URBANISTICA 0,7%					8.443 €
HONORARIOS DE DISEÑO TECNICOS Y ESTUDIOS					35.000 €
LICENCIAS					18.000 €
					139.842 €
POSIBLES VENTAS Y CESIONES					
Recualificación de edificios		m2	175	2.200 €	385.000 €
Nuevas construcciónes		m2	700	1.700 €	1.190.000 €
					1.575.000 €

Fig. 80: Viabilidad económica de la propuesta

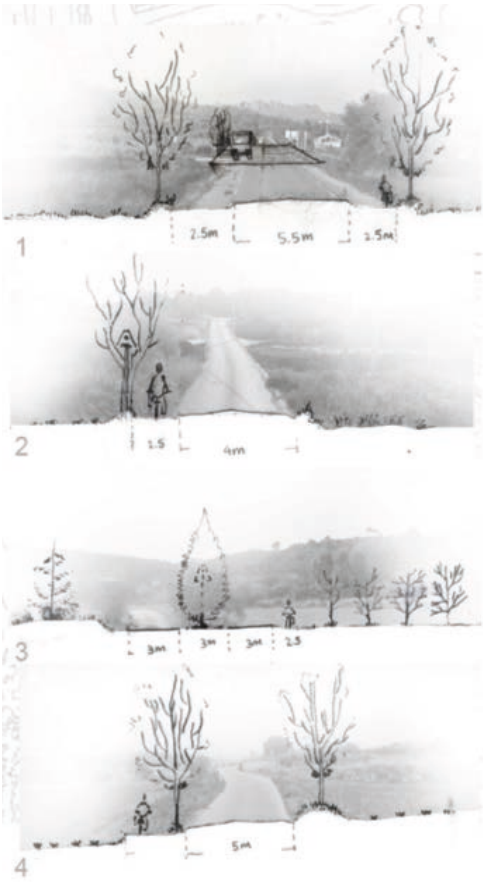


Fig. 81: Secciones a lo largo del camino de Valhonesta



Fig. 82: Fotografia desde el cruce. Fuente: Google Earth



Fig. 83: Fotografia desde Cal Peguet hacia el cruce. Fuente: Google Earth



Fig. 84: Intersección BV-1229 con el camino de Valhonesta. Fotomontaje

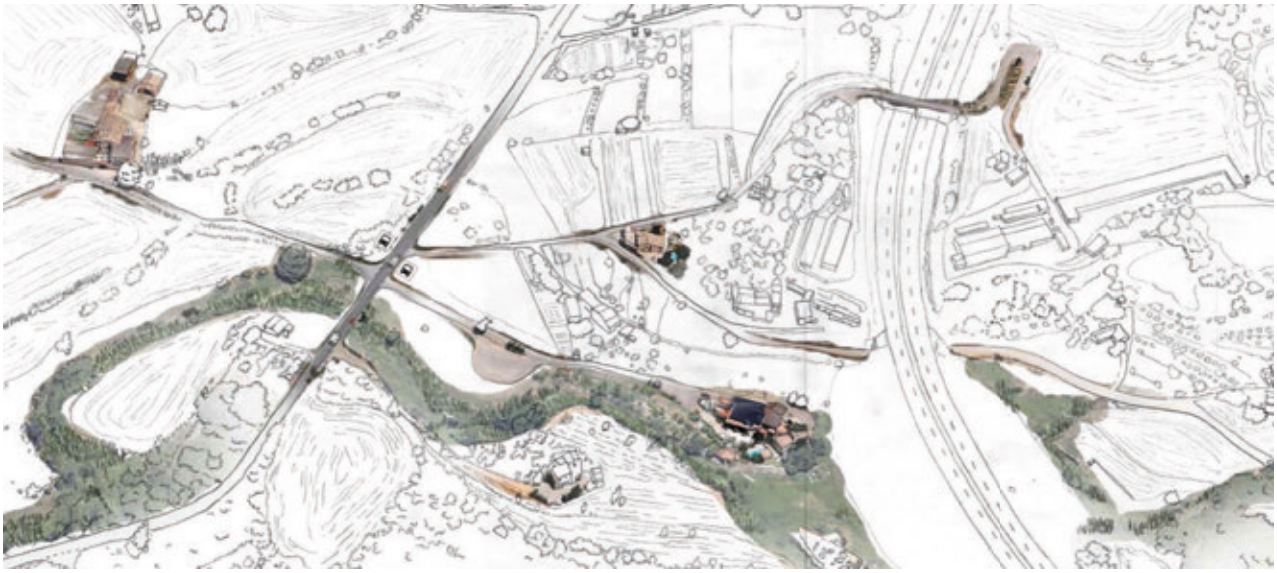


Fig. 85: Axonometría ámbito de proyecto. Carretera BV-1229, camí de Valhonesta



Fig. 86: Hitos o elementos de interés a lo largo del camino de Valhonesta



Fig. 87: Axonometría propuesta. Refuerzo de la intersección

ACTIVANDO PASOS Y MIRADAS

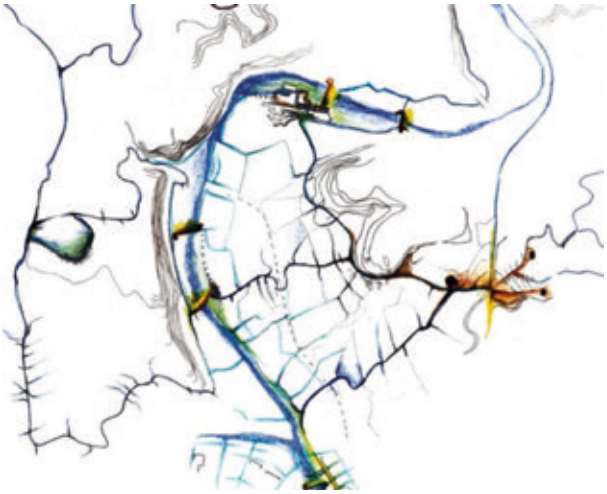


Fig. 88: Ubicación y contexto



Fig. 89: Planeamiento vigente



Fig. 90: Zona inundable



Fig. 91: Planeamiento propuesto



Fig. 92: Asentamientos

ACTIVANDO PASOS Y MIRADAS	material	unidad	Cantidad	precio unitario	precio total
COSTOS DIRECTOS					
Puente	madera	m2	660	750 €	495.000 €
Calle 1	hormigon	m2	270	350 €	94.500 €
Dique de contención			60	350 €	21.000 €
Luminarias		un	25	500 €	12.500 €
Arboles		un	50	750 €	37.500 €
Señalizaciones		un	12	450 €	5.400 €
Bancas		un	25	420 €	10.500 €
Áreas verdes			75	150 €	11.250 €
					687.650 €
COSTOS INDIRECTOS					
HONORARIOS DE CONSTRUCCIÓN 4%CD					27.506 €
HONORARIOS DE GERENCIA 0,25%					17.191 €
HONORARIOS DE PROYECTACIÓN URBANISTICA 0,7%					4.814 €
HONORARIOS DE DISEÑO TECNICOS Y ESTUDIOS					35.000 €
LICENCIAS					18.000 €
					102.511 €
POSIBLES VENTAS Y CESIONES					
Recualificación de edificios		m2	175	2.200 €	385.000 €
Nuevas construcciónes		m2	700	1.700 €	1.190.000 €
					1.575.000 €
VALOR TOTAL INTERVENCIÓN					790.161 €

Fig. 93: Viabilidad económica de la propuesta



Fig. 94: Via férrea que cruza el río Llobregat



Fig. 95: Fábrica de Sant Jaume



Fig. 96: El río Llobregat



Fig. 97: Comañía Fabril de Carbons Eléctrics



Fig. 98: El río Llobregat



Fig. 99: Caminos alrededor del río Llobregat



Fig. 100: Relaciones y contigüidades



Fig. 101: Mejora y urbanización de caminos. Perspectiva propuesta

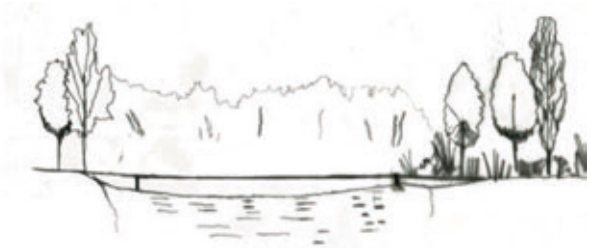


Fig. 102: Mejora y urbanización de puentes



Fig. 103: Mejora y urbanización de caminos

4.4 PROYECTOS: ZONA CENTRO

En la zona central, donde el objetivo es llegar y mirar al río, se desarrollan una serie de itinerarios que buscan acercar Manresa al Parque Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac.

Esta zona es la que posee más riqueza en cuanto a calidad paisajística y natural, ya que esta delimitada al Este por el Parque Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac contiguo al río.

Al otro lado del Llobregat en el anillo verde de Manresa se localiza un área llana de gran riqueza relacionada con cultivos de regadío.

La potencialidad de esta zona radica en la puesta en relación de Manresa con el río y el Parque Natural a través de la elección de diversos caminos que atraviesan el territorio de manera radial. Este sistema de itinerarios permite llegar a mirar el río y encadenar diferentes hitos.

EL BALCÓN DEL CAMINO REAL

El asentamiento del Raval de Manresa ubicado en uno de los márgenes del río Llobregat, es un punto neurálgico, no sólo porque se hace presente, como en el resto de los proyectos, el sistema de puente, esclusa, canal y fábrica, sino también porque es un área de gran accesibilidad y confluencia de caminos, itinerarios, hitos y actividades.

Pertenece al municipio de Manresa, aunque tiene una interacción más directa con su municipio vecino, el Pont de Vilomara i Rocafort, con el cual se encuentra enfrentado a través del río por un puente románico de 130 metros de largo.

Actualmente el acceso al área se produce en el cruce de la autopista C-16 (Terrassa-Manresa) con la carretera BV 1125 Manresa-Pont de Vilomara, a 2 km del Raval. Se halla por lo tanto bien comunicado no sólo con Manresa, sino también con el centro de Barcelona. Otra manera de llegar a este punto es a través de caminos internos de montaña provenientes de Castellgalí, Sant Benet o Manresa.

Destaca un camino en particular, y es el que en la Edad Media fue el antiguo Camino Real que comunicaba Barcelona con el Bages. Éste tenía como paso obligado el puente de Vilomara, cuyas obras reconstrucción del año 1624 estuvieron a cargo de Manresa, demostrando así su especial interés en este paso. Este camino va a ser reforzado para hacerlo participar en el sistema de itinerarios que salen de Manresa para llegar al Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i l´Obac. Se lo califica como itinerario equilibrador, ya que si bien no es el más obvio para los usuarios, posee elementos con una potencia suficiente para funcionar por si mismo y fomentar el desarrollo de actividad en áreas estratégicas. Empezando en el casco histórico de Manresa, donde se descubriría la trama urbana medieval y sus edificios emblemáticos, pasando por el antiguo puente románico de Pont de Vilomara y sus ermitas de la época románica y prerománica (Santa María de Matadars del siglo X y Santa Magdalena del Pla del siglo XII) y terminando en el castillo de Rocafort, este itinerario sería un recorrido por el Bages medieval.

Como parte del mismo se recorre además un sector del anillo verde de Manresa, atravesando áreas de gran interés paisajístico como los huertos de Viladordis, la Montaña de Les Comelles, el Parc Ambiental de Bufalvent, el Turó del Jeroni, y la zona de miradores de la Punta Sabata, desde donde se puede observar el Llobregat y su entorno.

Para reforzar el itinerario (hoy en día inexistente) y desarrollar un área con su consecuente impacto territorial, lo que se propone es actuar en las cabezas del viejo puente de Vilomara: generando espacio público de calidad en el Raval de Manresa por un lado, y poniendo en valor el sistema de canal, esclusa, fábrica al otro.

La mayor parte de las construcciones del asentamiento se encuentran en estado ruinoso, debido a su uso como almacén. Se propone reciclar una de ellas para alojar a lo que podría ser un museo del Camino Real. Se generarían dos accesos a diferente cota, utilizando como oportunidad la gran pendiente que presenta este asentamiento. Uno de ellos se efectuaría en un balcón que se construye a modo de plaza para la contemplación del río.

Para generar movimiento y circulación por el interior del asentamiento, se propone bajar al río desde una parcela libre situada en el centro del Raval. Unas plataformas conectarán las bajadas al camino que bordea el Llobregat.

Se proponen además dos estacionamientos, uno para uso de los residentes, en una parcela libre en el extremo del pueblo, y otro para visitantes, al lado del puente.

Al otro lado del puente también será necesario intervenir para poner en valor las "cosas" del río. Se sugiere rehabilitar una edificación abandonada que funcionó como industria y reforzar el camino junto al canal que lleva hacia la esclusa del Pont Nou.

Se fomentará la inversión privada para poner en valor las edificaciones restantes y que se conviertan en posibles hoteles rurales, bares, comercios o sitios de alquiler de bicicletas para dar respuesta a la demanda local y visitantes.

El planeamiento indica que el uso del área es únicamente residencial. Será necesario por lo tanto cambiar esto para que pase a ser uso residencial, de equipamiento y terciario.

Con todo esto lo que se pretende es dar vida al asentamiento del Raval de Manresa, fomentando nuevas actividades y por consiguiente lograr que este itinerario, hoy en día inexistente, pueda volverse lo suficientemente potente, como para lograr un equilibrio del territorio.

Un resumen de las acciones en este punto serían:

- Puesta en valor de edificios

- Dotación de equipamiento: museo del camino real

- Nuevo espacio público: el balcón del camino real

- Revalorización de la urbanización

- Estacionamientos vinculados al parque fluvial

- Actividades económicas, movimiento y servicios, regeneración urbana e integración social

- Puesta en valor de las cosas del río

EL BALCÓN DEL CAMINO REAL

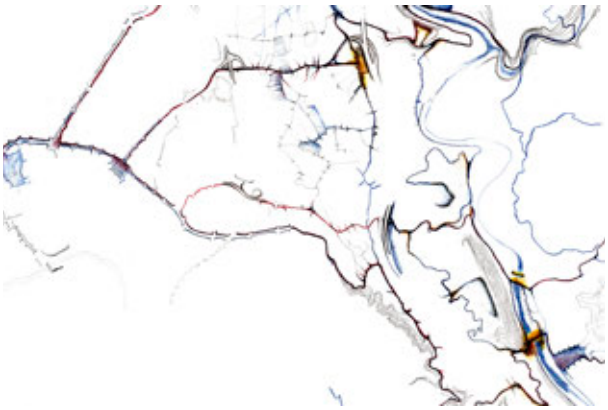


Fig. 104: Ubicación y contexto



Fig. 105: Planeamiento vigente

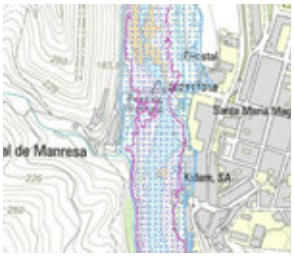


Fig. 106: Zona inundable



Fig. 107: Planeamiento propuesto



Fig. 108: Asentamientos

EL BALCÓN DEL CAMINO REAL	material	unidad	Cantidad	precio unitario	precio total
COSTOS DIRECTOS					
Plaza(balcón)	hormigon	m2	300	450 €	135.000 €
Recualificación de edificios	mixto	m2	315	1.150 €	362.250 €
Calle 1 (recualificacion y parqueaderos)	arcilla	m2	700	350 €	245.000 €
Luminarias		un	20	500 €	10.000 €
Arboles		un	30	750 €	22.500 €
Señalizaciones		un	18	450 €	8.100 €
Bancas		un	25	420 €	10.500 €
Áreas verdes			100	150 €	15.000 €
					808.350 €
COSTOS INDIRECTOS					
HONORARIOS DE CONSTRUCCIÓN 4%CD					32.334 €
HONORARIOS DE GERENCIA 0,25%					20.209 €
HONORARIOS DE PROYECTACIÓN URBANISTICA 0,7%					5.658 €
HONORARIOS DE DISEÑO TECNICOS Y ESTUDIOS					35.000 €
LICENCIAS					18.000 €
					111.201 €
VALOR TOTAL INTERVENCIÓN					919.551 €

Fig. 109: Viabilidad económica de la propuesta



Fig. 110: Itinerario equilibrador



Fig. 111: Pont de Vilomara. Fuente: Bing maps



Fig. 112: Santa Magdalena del Pla



Fig.113: Fotografia desde el puente hacia el pueblo



Fig. 114: Castillo de Rocafort. Fuente: catalunyamedieval.es



Fig. 115: Relaciones y contigüidades

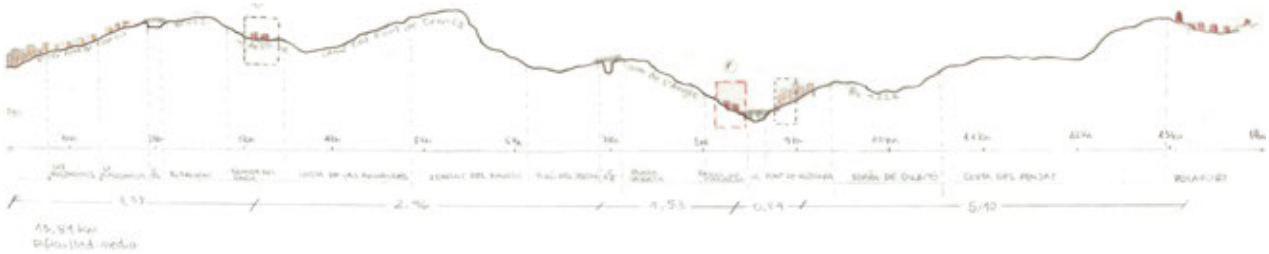


Fig. 116: Itinerario Manresa - Rocafort. 13,8 km

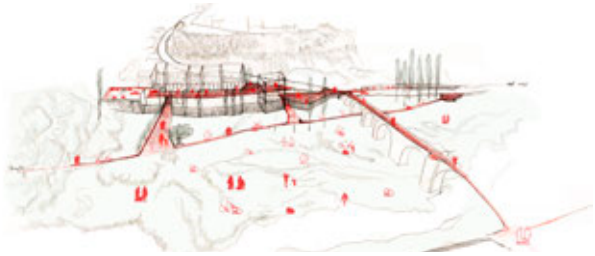


Fig. 117: Perspectiva de las actuaciones en la cabeza del puente de Vilomara

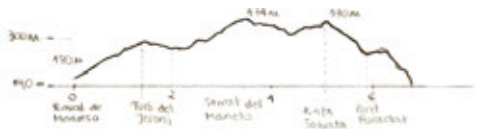


Fig. 118: Circuito Raval de Manresa: 6,81 km



Fig. 119: Circuito Medieval - Pont de Vilomara - Rocafort: 7 km



Fig. 120: Actuaciones en las cabezas del puente de Vilomara

LA PUERTA EN EL CAMINO

Dentro del sistema de itinerarios que comunican Manresa con el Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i l´Obac existe uno, cuya identidad radica en ser un punto de confluencia intermodal y de diferentes actividades productivas y patrimoniales, a partir del cual se reactiva el itinerario que atraviesa el río Llobregat y permite llegar a otros puntos de interés.

El proyecto está situado dentro de la franja de territorio delimitada por el Canal de Viladordis, paralela a la ronda exterior de Manresa C-55, y la autovía C-16, en la barriada de Viladordis (perteneciente al municipio de Manresa), a 4 km de su centro. Mantiene una relación directa a través del la L5 de autobuses de Manresa; está en relación a la salida 50, Manresa Centro, de la autovía C-16. Por esta franja discurre el torrent de Viladordis a través del cual el suelo agrícola drena. Territorialmente corresponde a una puerta de acceso urbana al ámbito fluvial de la cuenca del Llobregat.

Esta puerta pertenece a un itinerario que viene de Manresa, del área del Sector Este , y pasa por diferentes puntos de interés como las Huertas y la barriada de Viladordis, hasta llegar a "mirar" la cuenca fluvial del río Llobregat desde el punto más alto del ámbito a cota +275 m; antes de cruzar el río, este itinerario se enlaza con Sant Benet a través del camino de la Mina, donde encontramos la esclusa de la Mina; y con el Pont de Vilomara y Rocafort a través del camino de sirga del canal de la Mina, hasta llegar a la esclusa del Pont Nou.

El río se atraviesa por la passera del Tres Salts, a partir de este punto y siguiendo la riera Mura encontramos las tinas de Talamanca, de Solanes y el Triangle que es donde confluyen la riera Mura y la riera de Sant Esteve.

El desembarco tiene lugar en el carrer de la Salut, calle principal de Viladordis donde, a 500 metros, se sitúa el Santuari de la Salut y la iglesia románica del siglo XIII, punto donde comienza la red de huertos urbanos de gran valor agrícola que forman parte del anillo verde de Manresa y a partir de la cual se accede a la red agriaría del Pla del Bages; el acceso desde Manresa se realiza a través de una vía rodada, carrer Vilamajor.

En consecuencia, el proyecto debe generar un espacio urbano de desembarco, con el fin de absorber los diferentes modos de llegada y a partir del cual se inicie el itinerario transversal direccionado (de velocidad reducida) a la cuenca fluvial del río Llobregat.

Este itinerario con sus puntos de confluencia permite que Manresa tenga más fácil el aprovechamiento del río y del Parque Natural de Sant Llorenç.

Como solución se opta por la ampliación de las aceras del carrer de la Salut en su encuentro con el carrer de Vilamajor, provocando una modificación del trazado de la vía a la vez que se crea en el otro lado un parking. Deformación de la calle de la Salut como lugar de proyecto. La intervención ha de hacer que se revaloricen las plantas bajas de esta calle y aparezcan nuevas actividades asociadas en ella (alquiler de vehículos, bicicletas, motos, cafeterías, puntos de información…) y su materialidad ha de mantener la relación con el resto de proyectos del territorio (Fig. 138).

EL ESPEJO

El proyecto se localiza en la zona central de estudio del territorio del Bages enfocado en el río Llobregat.

El municipio de Navarcles se presenta como una gran posibilidad dentro del proyecto territorial de itinerarios y operaciones estratégicas planteados a lo largo del río Llobregat. La gran extensión de área de contacto con el elemento río lo hace un punto estratégico al momento de establecer situaciones de paso (puentes), relaciones transversales con diferentes caracterizaciones, así como de frentes fluviales.

El monasterio de Sant Benet de Bages es uno de los elementos patrimoniales más importantes del lugar, sin embargo existe la posibilidad de ampliar un itinerario ya existente y conectar otros elementos patrimoniales presentes en la zona, tal como el Pont Vell de Navarcles, centro histórico de Navarcles y elementos pertenecientes al patrimonio natural como es el lago de Navarcles y los paseos del río.

El objetivo es generar un punto de acceso al municipio de Navarcles con carácter de hito, un punto de referencia territorial que conecte los diferentes caminos y frentes fluviales que allí convergen.

Diferentes pasos que se producen en la cabecera municipal, tienen una caracterización diversa de acuerdo a su usuario, algunos más peatonales de granja local como el Pont Vell, otros más rústicos y paseos de río, otro más de movilidad rodada y de carga pesada, como la carretera de Vic y el punto de intervención, el paso del Pont de Sant Benet con un carácter mixto y diverso; movilidad rodada, peatonal y de camino de río, contando con diversidad de usuarios, desde turistas, agricultores, deportistas, así como paseo del habitante local.

La intervención consiste en recualificar el espacio de acceso a la cabecera municipal, así como algunos edificios; fábricas y viviendas que confluyen o hacen parte del sistema de paso, generando activación de antiguos y nuevos usos. Nuevas plazas y miradores que conecten estas dinámicas, dando sentido a los sistemas de caminos presentes en el lugar y la posibilidad de generar nuevos paseos de río o recorridos.

La relación con elementos patrimoniales es la segunda etapa del proyecto. Adyacente al centro histórico de Navarcles se encuentran nodos de ciudad que tienen la capacidad de articular esos pasos territoriales ya mencionados.

UN ALTO EN EL CAMINO

El Pont de Cabrianes se localiza en la zona central del área de estudio del Bages, en el noreste del municipio Sant Fuitós, a 4 km de Artés, a 5 km de Santpedor y a 2 km de Navarcles, siendo uno de los primeros puntos donde se cruzó el río Llobregat.

El Pont de Cabrianes posee tres características que lo hacen un lugar atractivo en el territorio: nodo, hito y biodiversidad.

Nodo: Lugar donde convergen tres importantes vías, la carretera BV-4511, que se dirige hacia el Oeste, a la ciudad de Manresa, pasando por Santpedor; la carretera B-451, que se dirige hacia el Este a la ciudad de Artés y la carretera B-60, que se dirige hacia el Sur a la ciudad de Navarcles. Por otra parte el Pont de Cabrianes, se comunica a través de caminos con la fábrica del Pont de Cabrianes al Norte y con la colonia de Galobard al Sur.

Hito: El lugar es atractivo por el patrimonio cultural que allí se encuentra, destacando los restos del antiguo Pont de Cabrianes, de origen medieval, tal como quedaron después de su voladura el 25 de enero de 1939, durante la guerra civil; la iglesia de Sant Jaume, igualmente de origen medieval y de gran atractivo arquitectónico; la Casa Gran y la Torre de l'Amo, que forman parte del complejo de la fábrica del Pont de Cabrianes.

Biodiversidad: El Pont de Cabrianes se caracteriza por su alta biodiversidad gracias a la presencia del río Llobregat, el bosque d´Olzinelles, la red agraria y la sierra de Galobard.

Sin embargo, a pesar de todas las potencialidades del lugar, el Pont de Cabrianes está subutilizado y gran parte de los edificios patrimoniales se encuentran abandonados.

Las estrategias en el sector son las siguientes:

- Potenciar este lugar, creando itinerarios en la zona, como por ejemplo recorridos hacia las colonias cercanas, hacia el bosque d´Olzinelles, la red agraria y la sierra de Galobard.

- Restaurar y re-cualificar el patrimonio cultural para generar actividades y lugares de permanencia, como hoteles, centros creativos, restaurantes, bodegas y mercados gourmet con productos locales.

- Incorporar señalización para incentivar recorridos por las zonas de alta biodiversidad.

LA PUERTA EN EL CAMINO

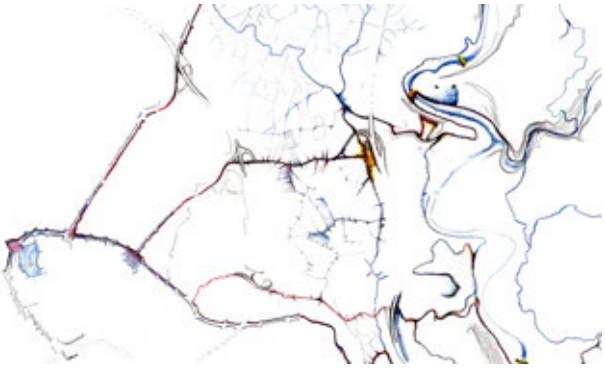


Fig. 121: Ubicación y contexto



Fig. 122: Planeamiento vigente



Fig. 123: Viladordis, la C-16 y el río



Fig. 124: Planeamiento propuesto



Fig. 125: Asentamientos

LA PUERTA EN EL CAMINO	material	unidad	Cantidad	precio unitario	precio total
COSTOS DIRECTOS					
Calle 1	saulió	m2	1000	250 €	250.000 €
Calle 2	ascera	m2	1000	350 €	350.000 €
Calle 3	asfalto	m2	1300	375 €	487.500 €
Luminarias		un	25	750 €	18.750 €
Estacionamiento	arcilla	m2	1500	250 €	375.000 €
Parada de Autobus		un	1	1.500 €	1.500 €
Arboles		un	50	750 €	37.500 €
Señalizaciones		un	4	450 €	1.800 €
Bancas		un	15	420 €	6.300 €
Áreas verdes			250	150 €	37.500 €
					1.565.850 €
COSTOS INDIRECTOS					
HONORARIOS DE CONSTRUCCIÓN 4%CD					62.634 €
HONORARIOS DE GERENCIA 0,25%					39.146 €
HONORARIOS DE PROYECTACIÓN URBANISTICA 0,7%					10.961 €
HONORARIOS DE DISEÑO TECNICOS Y ESTUDIOS					35.000 €
LICENCIAS					18.000 €
					165.741 €
VALOR TOTAL INTERVENCIÓN					1.731.591 €

Fig. 126: Viabilidad económica de la propuesta

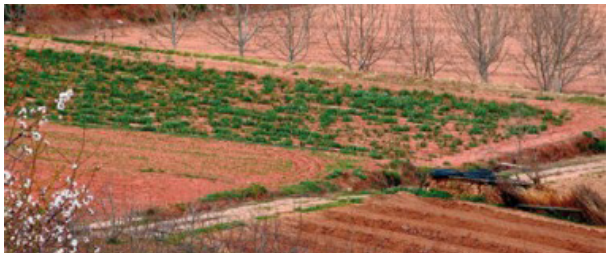


Fig. 127: Huertos de Viladordis. Fuente: elpou.cat



Fig. 128: Bosc de les Marcetes. Fuente: historiesmanresanes.blogspot.com



Fig. 129: Viladordis y la C-16



Fig. 130: Santuari de la Salut. Fuente: relatsencatala.cat



Fig. 131: Els tres salts



Fig. 132: Tines de Talamanca. Fuente: festacatalunya.cat



Fig. 133: El punto de intercambio y sus contigüidades



Fig. 134: Planta proyecto

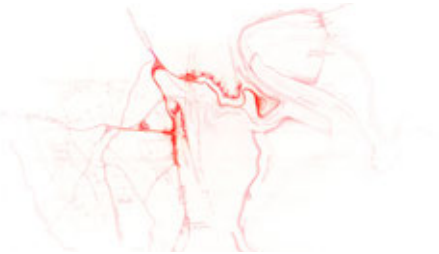


Fig. 135: Generando el punto de intercambio

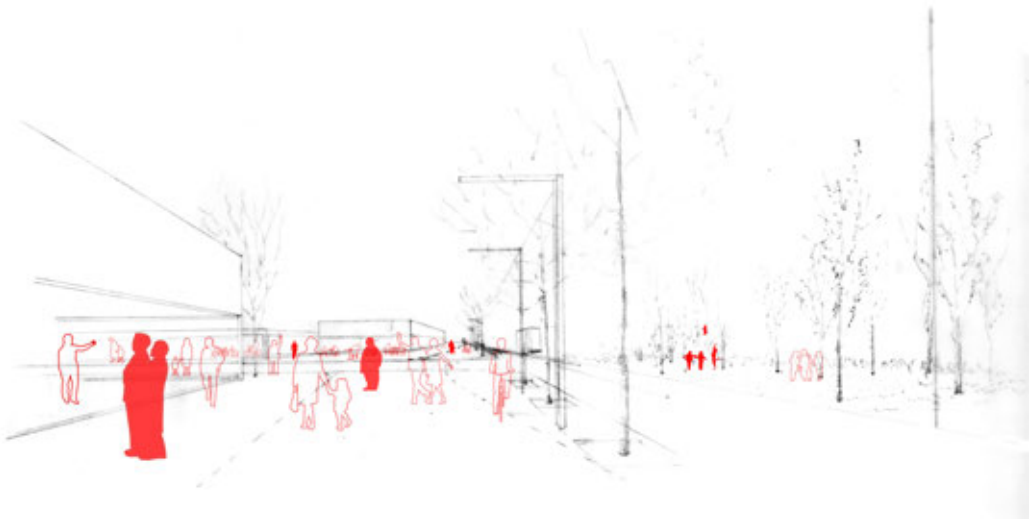


Fig. 136: Encuentro calles Vilamajor y de la Salut. Perspectiva propuesta



Fig. 137: Ruto-metro de Manresa a la Barriada de Viladordis

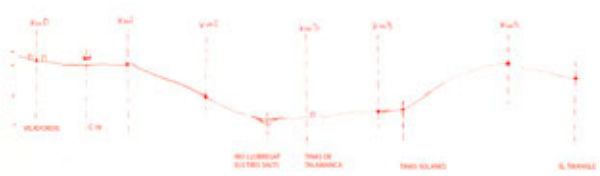


Fig. 138: Ruto-metro de la barriada de Viladordis al Triangle

EL ESPEJO



Fig. 139: Ubicación y contexto



Fig. 140: Planeamiento vigente

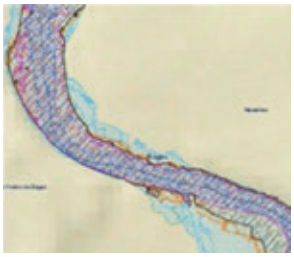


Fig. 141: Zona inundable



Fig. 142: Planeamiento propuesto



Fig. 143: Asentamientos

EL ESPEJO	material	unidad	Cantidad	precio unitario	precio total
COSTOS DIRECTOS					
Plaza	hormigon	m2	1620	750 €	1.215.000 €
Recualificación de edificios	mixto	m2	2625	1.150 €	3.018.750 €
Calle 1 (recualificación)	arcilla	m2	700	350 €	245.000 €
Luminarias		un	45	500 €	22.500 €
Estacionamiento	arcilla	m2	1000	300 €	300.000 €
Parada de Autobus		un	2	1.500 €	3.000 €
Arboles		un	20	750 €	15.000 €
Señalizaciones		un	10	450 €	4.500 €
Bancas		un	12	420 €	5.040 €
					4.828.790 €
COSTOS INDIRECTOS					
HONORARIOS DE CONSTRUCCIÓN 4%CD					193.152 €
HONORARIOS DE GERENCIA 0,25%					120.720 €
HONORARIOS DE PROYECTACIÓN URBANISTICA 0,7%					33.802 €
HONORARIOS DE DISEÑO TECNICOS Y ESTUDIOS					35.000 €
LICENCIAS					18.000 €
					400.673 €
POSIBLES VENTAS Y CESIONES					
Recualificación de edificios		m2	1500	2.200 €	3.300.000 €
					3.300.000 €
VALOR TOTAL INTERVENCIÓN					5.229.463 €
VALOR TOTAL INVERSIÓN MENOS VENTAS Y CESIONES					1.929.463 €

Fig. 144: Viabilidad económica de la propuesta



Fig. 145: Fotografia. Navarcles i el riu Llobregat



Fig. 146: Monasterio de Sant Benet de Bages



Fig. 147: Pont Vell Navarcles. Fuente: festacatalunya.cat



Fig. 148: Llac de Navarcles. Fuente: muredine.wordpess.com



Fig. 149: Navarcles. Fuente: Google Earth



Fig. 150: Navarcles. Fuente: Google Earth



Fig. 151: Camino Real de Barcelona - Pont de Vilomara



Fig. 152: Perspectiva propuesta



Fig. 153: Relaciones y conectores de frentes fluviales (puentes y pasos)

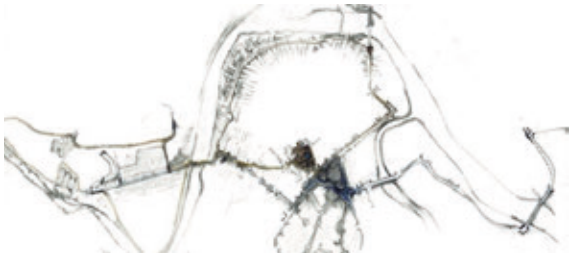


Fig. 154: Relaciones y conectores de frentes fluviales (puentes y pasos)

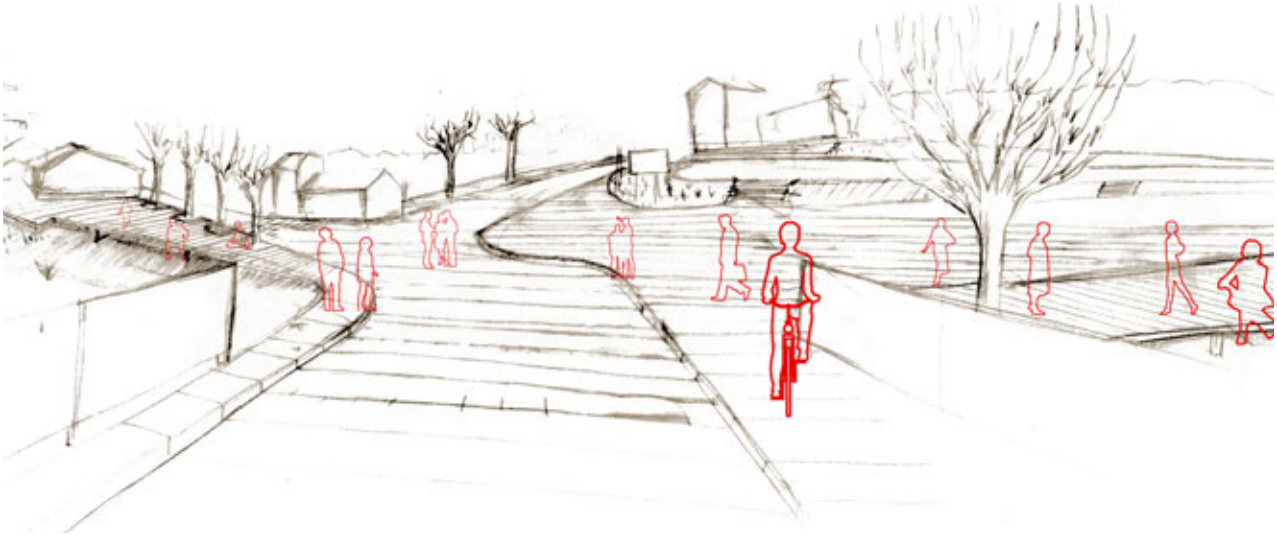




Fig. 155: Generando frentes y recualificando accesos. Perspectivas

UN ALTO EN EL CAMINO

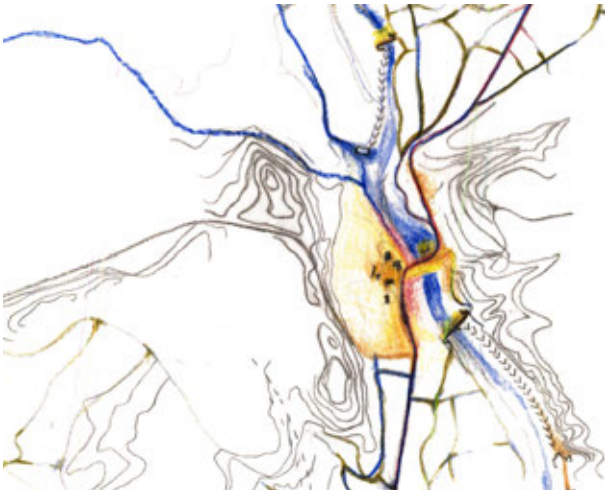


Fig. 156: Ubicación y contexto

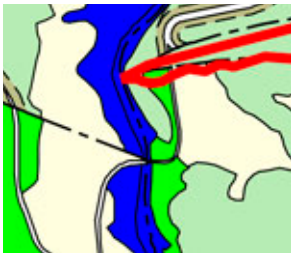


Fig. 157: Planeamiento vigente



Fig. 158: Zona inundable

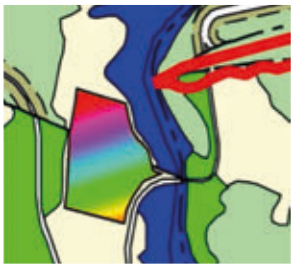


Fig. 159: Planeamiento propuesto



Fig. 160: Asentamientos

UN ALTO EN EL CAMINO	material	unidad	Cantidad	precio unitario	precio total
COSTOS DIRECTOS					
Plaza	hormigon	m2	1620	750 €	1.215.000 €
Recualificación de edificios	mixto	m2	2625	950 €	2.493.750 €
Calle 1 (recualificación)	arcilla	m2	700	350 €	245.000 €
Luminarias		un	45	750 €	33.750 €
Estacionamiento	arcilla	m2	1000	300 €	300.000 €
Parada de Autobus		un	2	1.500 €	3.000 €
Arboles		un	20	750 €	15.000 €
Señalizaciones		un	10	450 €	4.500 €
Bancas		un	12	420 €	5.040 €
					4.315.040 €
COSTOS INDIRECTOS					
HONORARIOS DE CONSTRUCCIÓN 4%CD					172.602 €
HONORARIOS DE GERENCIA 0,25%					107.876 €
HONORARIOS DE PROYECTACIÓN URBANISTICA 0,7%					30.205 €
HONORARIOS DE DISEÑO TECNICOS Y ESTUDIOS					35.000 €
LICENCIAS					18.000 €
					363.683 €
POSIBLES VENTAS Y CESIONES					
Recualificación de edificios		m2	1500	2.200 €	3.300.000 €
					3.300.000 €
VALOR TOTAL INTERVENCIÓN					4.678.723 €
VALOR TOTAL INVERSIÓN MENOS VENTAS Y CESIONES					1.378.723 €

Fig. 161: Viabilidad económica de la propuesta



Fig. 162: El pont de Cabrianes



Fig. 163: El Pont de Cabrianes y su contexto



Fig. 164: Pont de Cabrianes



Fig. 165: Torre de l'Amo



Fig. 166: Fotografia contexto



Fig. 167: Contexto, patrimonio alrededor del Pont de Cabrianes



Fig. 168: Relaciones y contigüidades

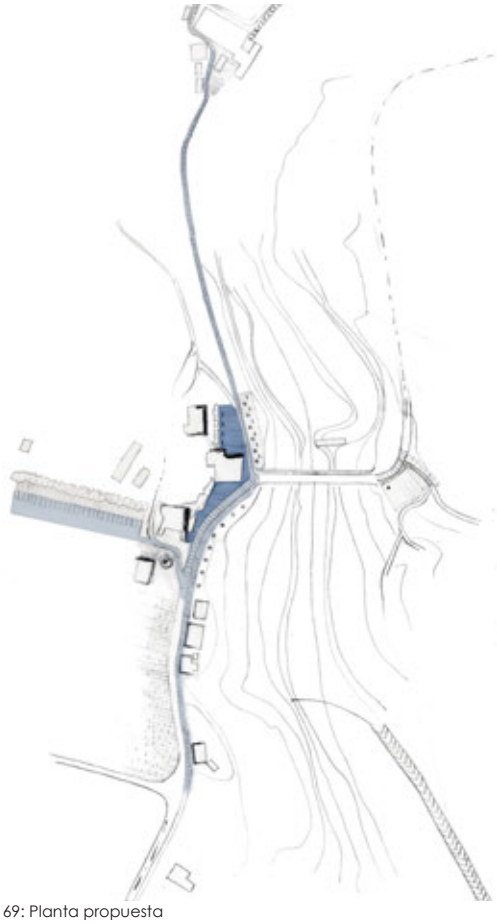


Fig. 169: Planta propuesta

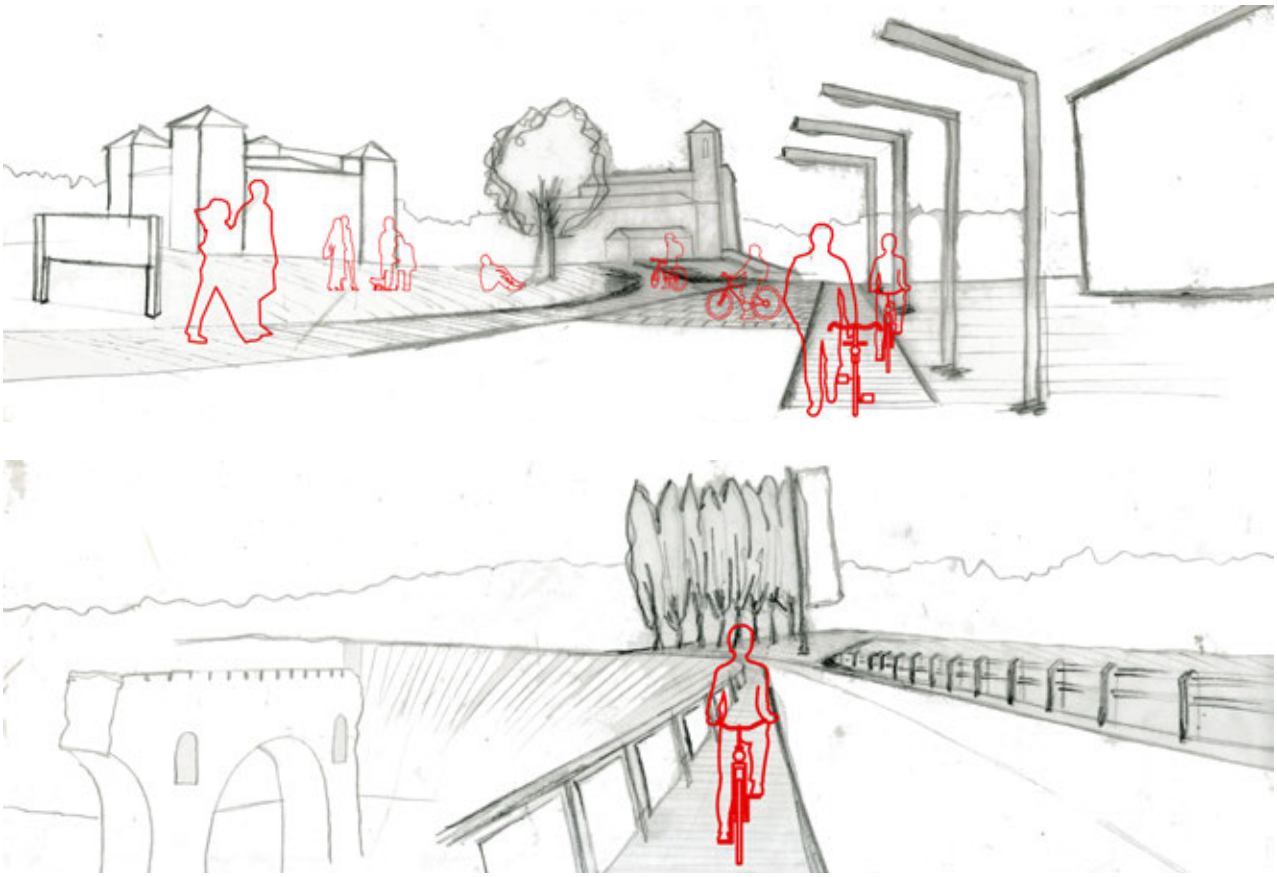


Fig. 170: Perspectivas propuesta

4.5 PROYECTOS: ZONA NORTE

En la zona norte, donde el objetivo es atravesar el rio, se desarrollan dos puntos estratégicos que buscan la continuidad de la red agraria, la ambiental y la de movilidad.

PARQUE FLUVIAL. HUMEDAL DE LA CORBATERA

Este parque fluvial se ubica en el municipio de Sallent junto a la Plana de Manyaners, un punto donde confluyen el río Llobregat, la riera Gavarresa, el Torrent de la Sala y el humedal de la Corbatera, elementos que aportan una alta riqueza en biodiversidad, única en el territorio.

Este sitio ha sido bordeado por dos vías intermunicipales, la carretera C-16 y la autovía C-25, donde se superponen actividades de índole agraria, industrial y logística, ejemplos de la dinámica económica del valle.

Para intervenir en este espacio se plantean una serie de acciones que posibilitarían la construcción de una unidad territorial y la apropiación de este sitio de gran valor natural como un espacio comunitario para los habitantes de Manresa.

Como primera acción se busca proteger la continuidad de las áreas homogéneas naturales y lograr la coexistencia de los bordes artificiales y naturales, dando continuidad entre el río Llobregat, el humedal de la Corbatera, la riera de Gavarresa y el torrente de la Sala, fomentando actividades recreativas e integrando la capa de actividad económica y la del ecosistema existente.

Hasta ahora el humedal de la Corbatera divide las actividades agrarias e industriales de Cabrianes, los polígonos industriales de Berenger y del pla del Mas. Es por esto que se plantea como una segunda acción, la de mayor potencia, la construcción de un puente de hormigón que conecte el borde natural del río Llobregat y permita apuntalar actividades económicas existentes y posibilitar otras.

Los polígonos industriales y logísticos de Berenger y pla del Mas se han construido en el territorio sin una relación con el espacio natural, lo que ha degradado el paisaje del Valle.

Por esto se busca, como tercera acción, la integración paisajística de los frentes industriales con los espacios de valor ambiental a través del rediseño de los frentes, donde se utilice la vegetación para transformar la imagen perimetral y se creen ejes peatonales.

Con la intención de generar esta movilidad peatonal del río, se plantea la construcción de dos caminos peatonales paralelos a él, logrando con la suma de operaciones, un circuito recreativo que unifica las zonas aledañas al borde del río Llobregat y concibe este eje longitudinal como un elemento vertebrador.

Por último, en un territorio tan complejo y disperso como el valle de Manresa, es necesario crear una accesibilidad y señalización clara para los usuarios, fortaleciendo las puertas existentes y conexiones viarias, y de esta manera facilitar la integración y el acceso a la zona de los habitantes.

Con el desarrollo de dichas operaciones y el conjunto de las características de esta zona es posible imaginar un parque fluvial intermunicipal, un espacio de uso recreativo que integre y potencialice la vida cotidiana de los habitantes de los municipios colindantes, que fomente actividades deportivas y comunitarias y que facilite puntos de encuentro.

Un resumen de las acciones en este punto serían:

- Corredor natural. Escosistema. Coexistencia de bordes artificiales y naturales. Continuidad entre el río Llobregat, la Marisma y la riera de Gavarresa.

- Actividades. Sistema económico. Puente unión actividades agrarias e industriales.

- Sistema humano recreativo. Construcción de itinerarios vinculados a los asentamientos de borde del río Llobregat.

- Integración paisajística de los frentes industriales.

- Puertas y accesibilidad. Facilitar el acceso a la zona.

LA PLAZA DEL PUENTE

El desembarco se sitúa en la salida 60 de la autovia del eje del LLobregat, al sur dirección Cabrianes, asentamiento que pertenece al municipio de Sallent, situado a 3 km de la población de Artés sobre la carretera B-430.

Los límites de Cabrianes son bien claros, al Norte limita con la sierra de Montcogul que se eleva por encima del Pla del Bages, al Sur este con la riera Gavarresa y la población de Artés y a poniente nos encontramos con la a veces infranqueable autopista del eje del Llobregat, la C-16. Una vez superada a pocos metros nos encontramos con la sèquia de Manresa.

El proyecto estratégico tiene lugar en el puente de acceso a Cabrianes. Éste carece de sección suficiente para satisfacer las necesidades viarias vinculadas a la incipiente actividad económica industrial situada en el Pla dels Manyaners, impidiendo el paso seguro de la población. En consecuencia el proyecto busca otorgar una nueva puerta de entrada a Cabrianes. La buena conectividad entre las dos riberas del río garantiza la llegada de los ciudadanos de Cabrianes a elementos de patrimonio natural como la acequia de Manresa.

Como solución se opta por aumentar la sección del puente añadiendo una pasarela para peatones creando un espacio de uso colectivo urbano en uno de sus extremos y vinculándolo al patrimonio existente. La antigua colonia de Cal Berenguer se convertirá en un nuevo foco de actividades multidisciplinares, mezclando usos industriales, terciarios y equipamientos. Permeabilizando su planta baja se busca vincular el espacio interior de la colonia con la nueva plataforma de acceso a la pasarela.

Por último se reurbanizará la via de acceso a Cabrianes, dotándola de una zona de aparcamiento justo antes de la entrada al pueblo, generando así una puerta de acceso más rica y de mayor calidad.

PARQUE FLUVIAL

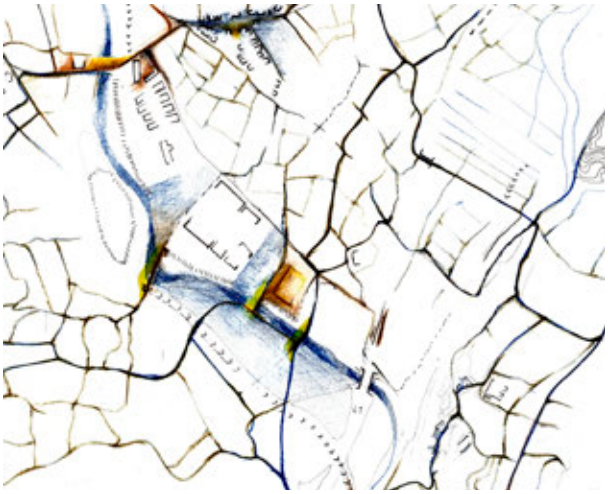


Fig. 171: Ubicación y contexto



Fig. 172: Planeamiento vigente

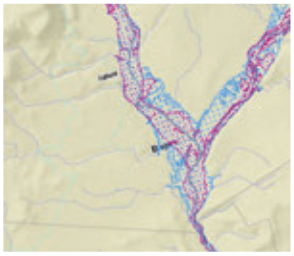


Fig. 173: Zona inundable



Fig. 174: Planeamiento propuesto



Fig. 175: Asentamientos

PARQUE FLUVIAL	material	unidad	Cantidad	precio unitario	precio total
COSTOS DIRECTOS					
Puente	hormigon	m2	100	750 €	75.000 €
Rehabilitación de frentes industriales	mixto	m2	300	950 €	285.000 €
Calle 1	arcilla	m2	1000	350 €	350.000 €
Luminarias		un	20	750 €	15.000 €
Estacionamiento	arcilla	m2	300	300 €	90.000 €
Parada de Autobus		un	2	1.500 €	3.000 €
Arboles		un	20	750 €	15.000 €
Señalizaciones		un	12	450 €	5.400 €
Bancas		un	12	420 €	5.040 €
					843.440 €
COSTOS INDIRECTOS					
HONORARIOS DE CONSTRUCCIÓN 4%CD					33.738 €
HONORARIOS DE GERENCIA 0,25%					21.086 €
HONORARIOS DE PROYECTACIÓN URBANISTICA 0,7%					5.904 €
HONORARIOS DE DISEÑO TECNICOS Y ESTUDIOS					35.000 €
LICENCIAS					18.000 €
					113.728 €
VALOR TOTAL INTERVENCIÓN					957.168 €

Fig. 176: Viabilidad económica de la propuesta

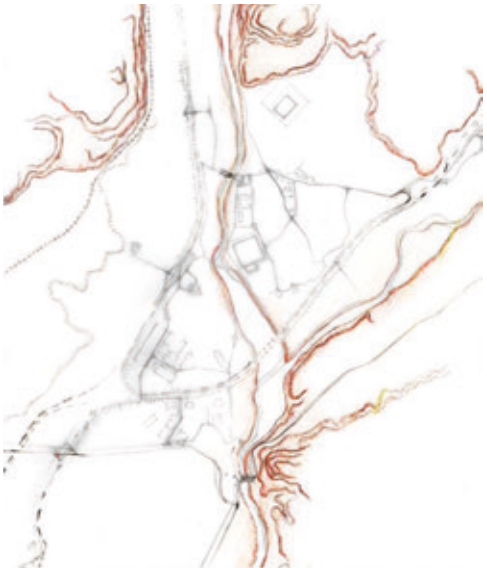


Fig. 177: Planta proyecto



Fig. 178: Integración paisajística



Fig. 179: Circuito recreativo



Fig. 180: Puertas y accesibilidad



Fig. 181: Parque fluvial, fotomontaje



Fig. 182: Sistema humano recreativo



Fig. 183: Actividades



Fig. 184: Sección por el puente propuesto

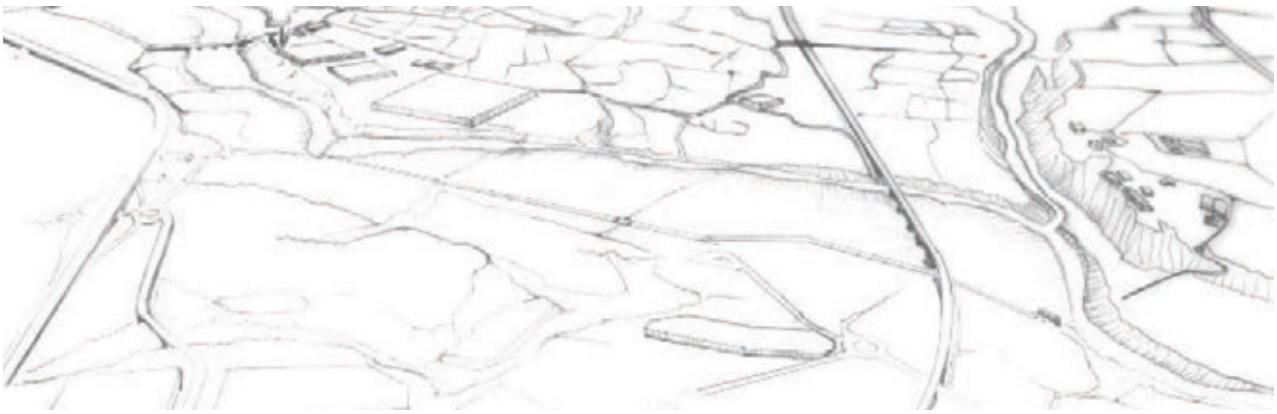


Fig. 185: Parque fluvial.

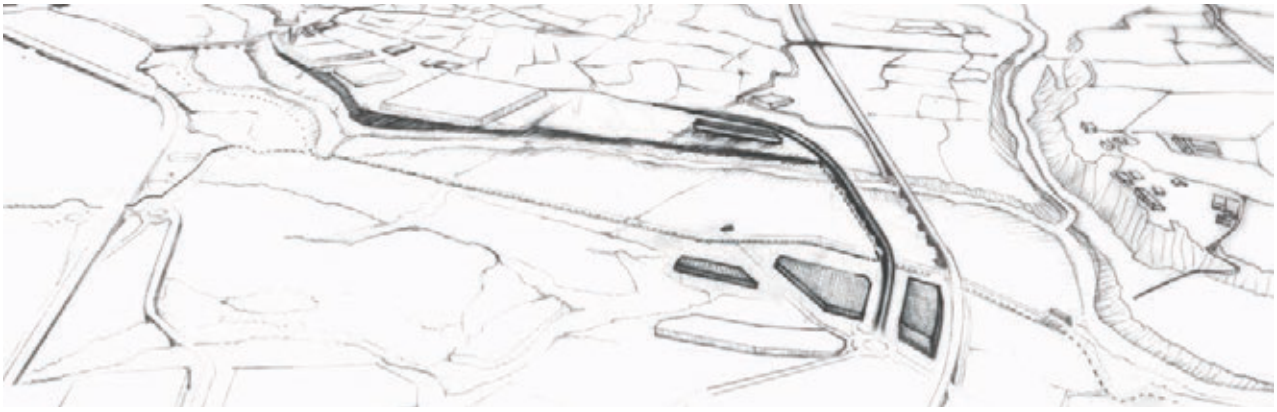


Fig. 186: Perspectiva propuesta

LA PLAZA DEL PUENTE

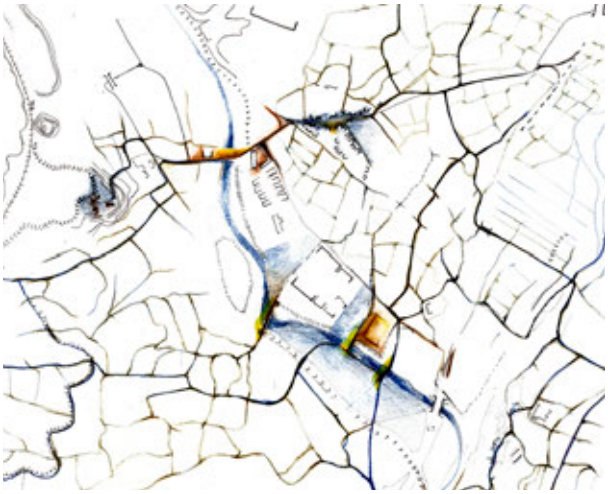


Fig. 187: Ubicación y contexto



Fig. 188: Planeamiento vigente



Fig. 189: Zona inundable



Fig. 190: Planeamiento propuesto



Fig. 191: Asentamientos

LA PLAZA DEL PUENTE	material	unidad	Cantidad	precio unitario	precio total
COSTOS DIRECTOS					
Plaza	hormigon	m2	450	750 €	337.500 €
Recualificación de edificios(NAVE INDUSTRIAL)	mixto	m2	4500	350 €	1.575.000 €
Nuevas construcciónes(PASARELA PEATONAL)	mixto	m2	320	700 €	224.000 €
Luminarias		un	35	800 €	28.000 €
Estacionamiento	arcilla	m2	1000	300 €	300.000 €
Parada de Autobus		un	1	1.500 €	1.500 €
Arboles		un	25	750 €	18.750 €
Señalizaciones		un	12	450 €	5.400 €
Bancas		un	35	420 €	14.700 €
Áreas verdes			3500	150 €	525.000 €
					3.029.850 €
COSTOS INDIRECTOS					
HONORARIOS DE CONSTRUCCIÓN 4%CD					121.194 €
HONORARIOS DE GERENCIA 0,25%					75.746 €
HONORARIOS DE PROYECTACIÓN URBANISTICA 0,7%					21.209 €
HONORARIOS DE DISEÑO TECNICOS Y ESTUDIOS					35.000 €
LICENCIAS					18.000 €
					271.149 €
POSIBLES VENTAS Y CESIONES					
Recualificación de edificios		m2	175	2.200 €	385.000 €
Nuevas construcciónes		m2	700	1.700 €	1.190.000 €
					1.575.000 €
VALOR TOTAL INTERVENCIÓN					3.300.999 €
VALOR TOTAL INVERSIÓN MENOS VENTAS Y CESIÓNES					1.725.999 €

Fig. 192: Viabilidad económica de la propuesta

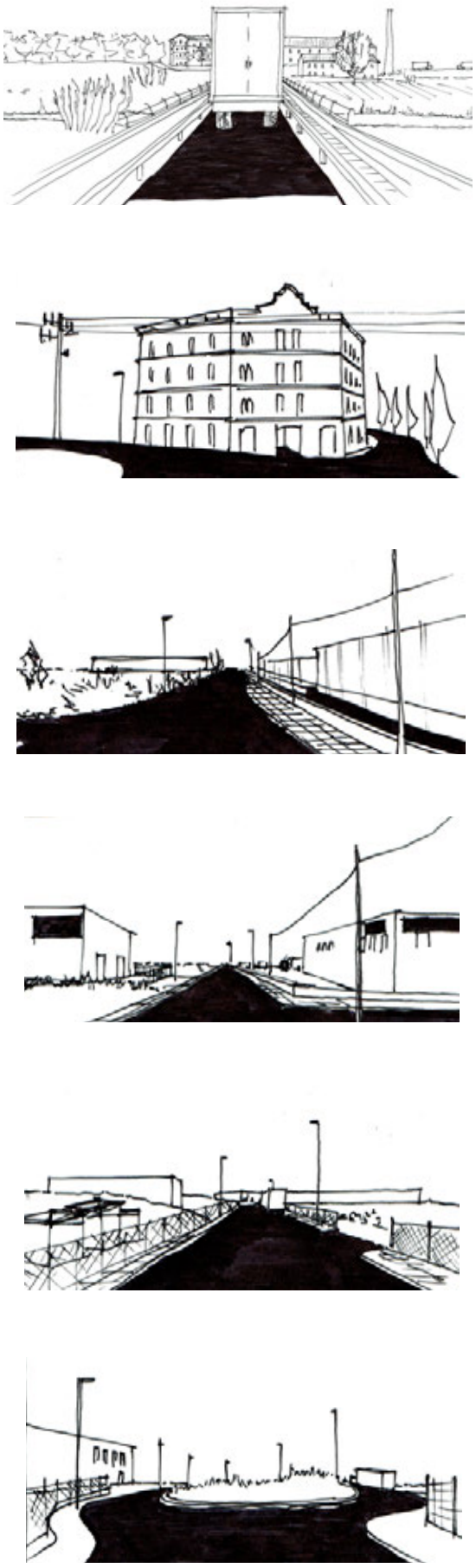


Fig. 193: Secuencia propuesta



Fig. 194: Tres movimientos: el medio ambiente, los caminos y las carreteras

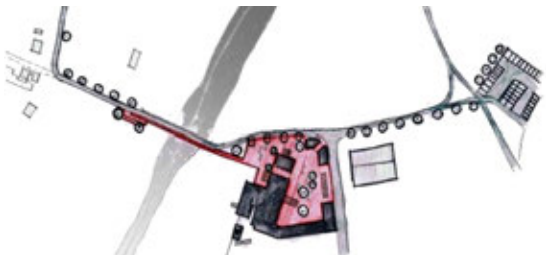


Fig. 195: La plaza del puente, planta propuesta



Fig. 196: Secuencia proyecto



Fig. 197: Sección puente de acceso

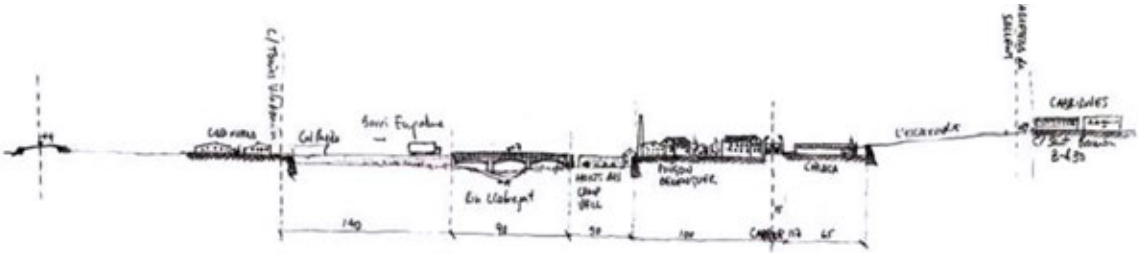


Fig. 198: Categorización de lo que pasa a banda y banda del puente



Fig. 199: La plaza del puente, perspectiva



Fig. 200: La plaza del puente, perspectiva

5. CONCLUSIÓN: REDESCUBRIENDO LO PRÓXIMO, DE LAS CONTINUIDADES A LAS CONTIGÜIDADES

En la comarca del Bages se han analizado los elementos que conforman el territorio (desde el medio físico, la infraestructura construida por el hombre para dar respuesta a sus necesidades funcionales y los asentamientos, usos y la explotación del suelo), lo que dió lugar a un claro diagnóstico: el río Llobregat no se desempeña como eje dinamizador del territorio, ni tampoco funciona de manera homogénea como una unidad longitudinal; todo lo contrario, atraviesa un territorio con identidad propia, más allá de su espacio fluvial.

Esto ha provocado que la manera de mirar el río no sea unitaria.

A partir de ello se indagó acerca de las relaciones que establecen estos elementos; desde la movilidad en este área, cómo se estructura el territorio a partir de los caminos; también desde las diferentes áreas homogéneas, los límites y bordes que se presentan en el territorio, poniendo de manifiesto los puntos de conflicto y oportunidad. Se descubre así que la comarca del Bages funciona en relación al río de manera transversal y en tres tramos diferenciados: la retícula de áreas sobrepuestas, industria sobre red agraria, que precisan una soldadura; las líneas tangentes o itinerarios que tienen que ser anudados a través de puntos de interés para el territorio, y frente del río o franja donde convergen diferentes movilidades que se encadenarán. Se trata por lo tanto de una triple mirada al río y cada cual tendrá su manera precisa de acercarse a él, ya sea atravesándolo, llegando a él, o caminándolo.

En el afán de redescubrir el río a través de estas tres acciones, se reconoce la oportunidad que tiene como punto de partida la presencia de "las cosas en el río", esclusas, canales, fábricas y puentes. La importancia de estos elementos radica en la identidad que le dan al Llobregat, lo "próximo" y en el hecho de que son estos los elementos de paso que permiten llevar a cabo el objetivo de atravesar el río.

Estos espacios de paso y su relación con las zonas de confluencia de caminos, actividades e hitos nos permiten hablar de una estrategia replicable en toda el área en relación al río. Se determinan puntos neurálgicos que poseen la capacidad de poner en tensión el territorio y de ayudar a cohesionar el soporte. Poniendo en valor estos puntos o cabezas de puente y enclaves se lograría atraer la actividad y el consiguiente desarrollo del área. Cada una de estas zonas estratégicas posee una identidad propia ya que en cada caso el contexto y los componentes son muy diferentes. Se defiende esta diversidad proyectual como factor elemental para la equidad del territorio, debido a que cada una de las acciones responde de diferente manera a las necesidades que tiene cada municipio con respecto al río.

Con intervenciones mínimas de escala local y la sinergia y complementariedad que se da entre ellas, se genera un impacto que se extiende transversalmente para dejar su huella a lo largo del territorio. Esto refuerza las estructuras en red que posee cada uno de los ámbitos (retícula, líneas y franjas) y los correspondientes enlaces entre ellos. Así se pasaría de continuidades que funcionan como paso funcional a las llamadas "contigüidades" o relaciones de tensión y actividad.

Como conclusión se puede decir que "redescubriendo lo próximo, de las continuidades a las contigüidades" profundiza en la construcción de una estrategia basada en la intervención sobre elementos existentes asociados al río, con la finalidad de cohesionar el territorio y lograr pasar de relaciones de paso, a relaciones de contigüidad. Los contínuos cambios de escala (de lo próximo o local pasando por la intermedia o municipal, a la territorial estratégica y viceversa), han permitido proponer un modelo que plantea la construcción de un proceso, con unas directrices posibles y orientativas y con un objetivo claro: el de reapropiarse del río caminándolo, llegando a él o atravesándolo.

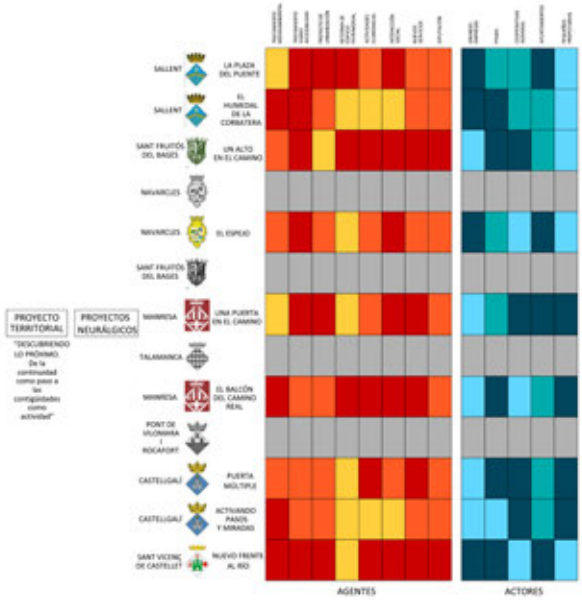


Fig. 201: Gestión de los diversos proyectos

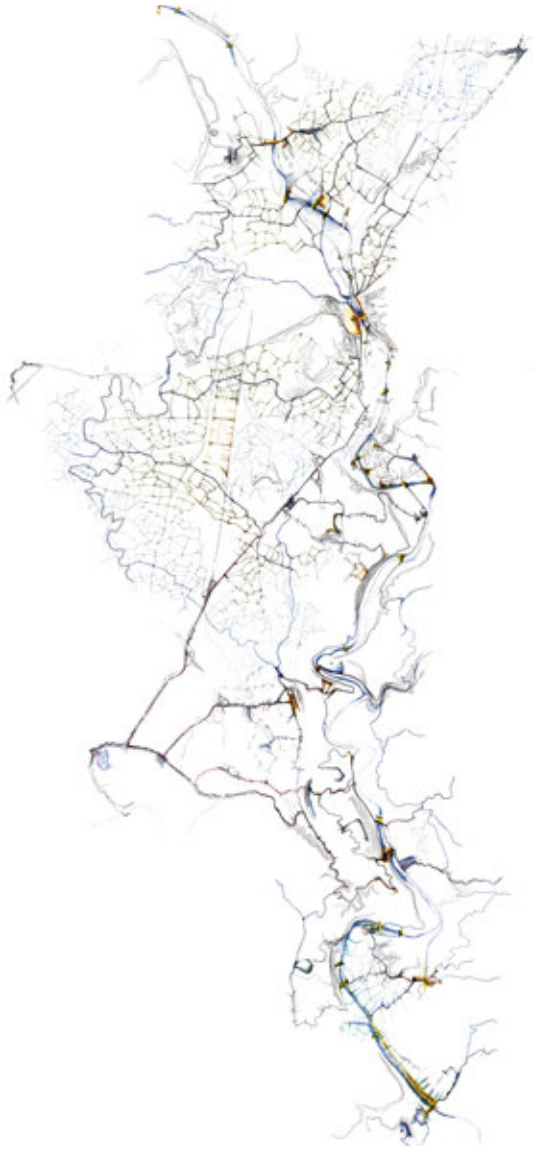


Fig. 202: De las continuidades como paso a las contigüidades como actividad

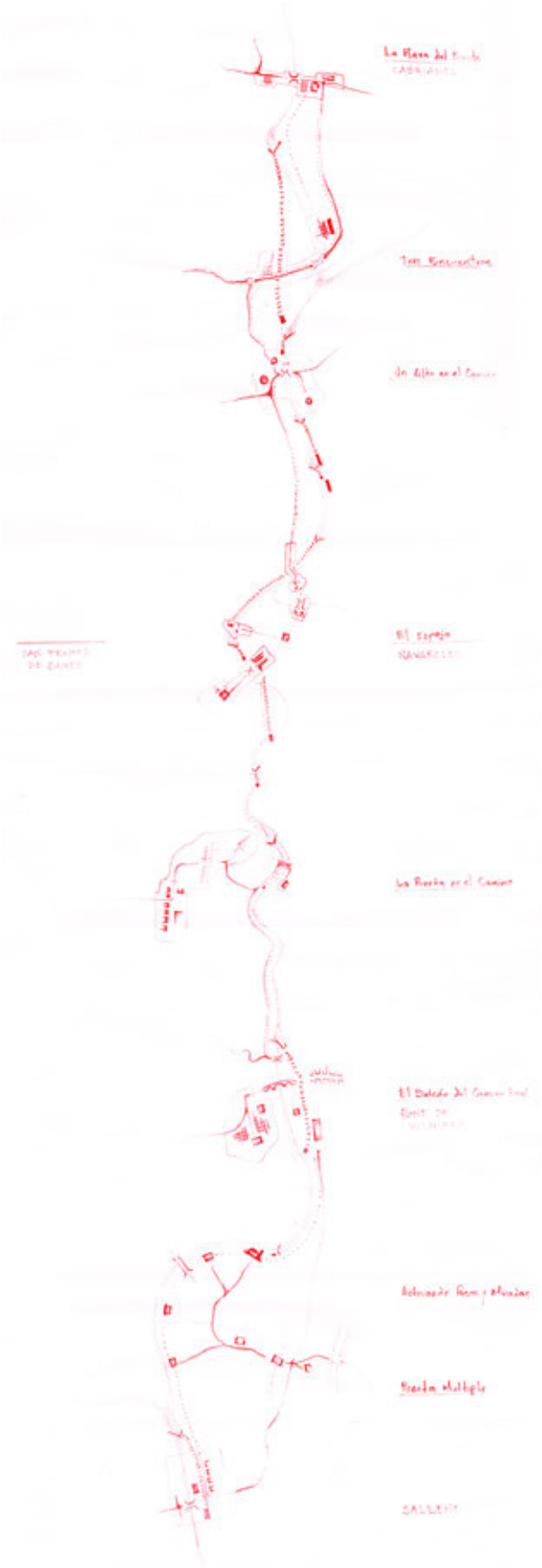


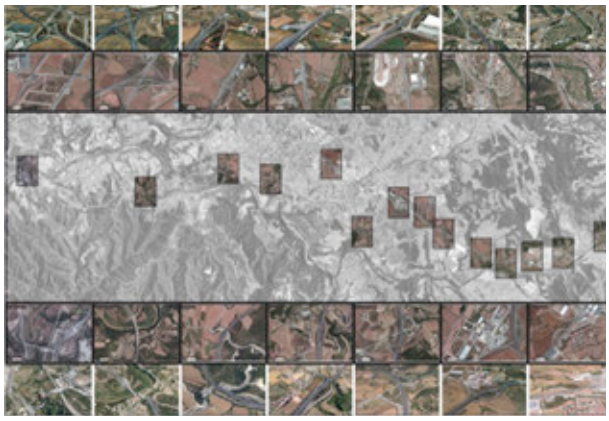
Fig. 203: Encadenado de proyectos



DOS TERRITORIOS, UNA EXPERIENCIA

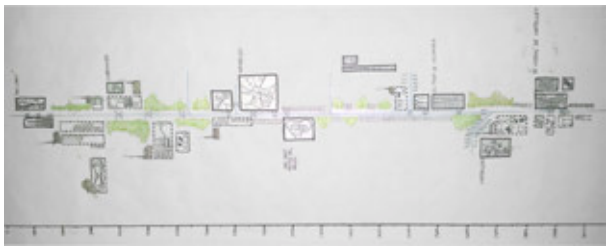
Julián GALINDO GONZÁLEZ

Cómo afrontar la transformación de un territorio ha sido el desafío que cada módulo del Máster en proyectación urbanística, "Proyectar el Territorio", ha planteado. Alumnos distintos, de procedencia muy diversa, diferentes colaboradores, distintos intereses, muchas veces suscritos por la propia administración, han ido perfilando las aproximaciones que cada módulo ha dibujado. Los resultados, marcados por unos ejercicios cambiantes y unas premisas contagiadas de los momentos socio-económicos que se han ido sucediendo, comparten el interrogante inicial donde la búsqueda de una estrategia[1], desde una visión global del territorio y la forma de alcanzarla, a través de la materialidad concreta del proyecto piloto, ha sido el denominador común.



Podríamos constatar una cierta metodología que, por repetición, se ha ido depurando y corrigiendo curso a curso, pero creo que lo realmente interesante ha sido cada experiencia como algo único, algo singular y especial fruto de un momento y un lugar determinados. Al final, lo importante no ha sido llegar a definir o determinar una manera de hacer, o de trabajar, de secuenciar el proceso de proyectación sobre el territorio, sino mas bien la capacidad de leer simultáneamente las distintas escalas del proyecto y de afrontar las problemáticas concretas de un territorio y de un tiempo con una visión abierta al futuro.







1 SOLA-MORALES, Manuel de, 1995 "El quinto de los conceptos es el de diseño estratégico…Una estrategia, un diseño estratégico implica, de alguna manera, una actitud de acupuntura, es decir, entender la organización general del organismo con tal detalle que sólo actuando en puntos viscerales, en puntos críticos, se llegue a accionar el organismo total…proyecto estratégico quiere decir actuar en muchas escalas y en muchos tamaños simultáneamente. Es la visión del judoca, no del boxeador. El boxeador se arma de energía, de kilos por cm^2 y machaca donde puede a su enemigo. El judoca le espera quieto, le deja tomar impulso y velocidad y aprovecha para usarlos contra el propio que los trae, es el hábil gesto de devolver la energía, pero usando la energía del contrario. Esta estrategia del judoca me parece la máxima cualidad que un proyectista en la ciudad (territorio) puede tener. No pretender ser él el boxeador que tiene la fuerza de imponer de controlar o de arrasar, sino utilizar la energía de la ciudad para darle la vuelta, la vuelta o el cuarto de vuelta o el semigiro o lo que convenga. Pero sabiendo apreciar que la masa crítica, y por lo tanto el impulso mecánico, la cantidad de movimiento están fuera, en el contrincante o en el compañero. De Cosas Urbanas La Mirada Estratégica. "Actuar sobre la ciudad (territorio) no es resolver problemas: es clarificar y añadir ambigüedad a la vez, para hacer presente la gran riqueza de lo que significan los lugares. Crear lugar donde no había. Introducir escalas de referencia imprevistas. Aprovechar cualquier llamada a los sentidos para aumentar la significación mental del sitio".

En el caso de los territorios asociados a los ríos Cardener y Llobregat, en su tramo central, esta experiencia ha supuesto el reto de pautar un proceder en el que el material de partida, la problemática planteada y las posibilidades, distaban mucho de converger. En este sentido la experiencia común ha demostrado la importancia, no del proceso como construcción lineal de una forma de actuar, sino de algunos tópicos sobre los que apoyar un juego abierto de oportunidades y escenarios sobre los que explorar formas y programas concretos asociados a espacios de especial interés, reconociendo en el territorio lugares y tiempos de evolución.



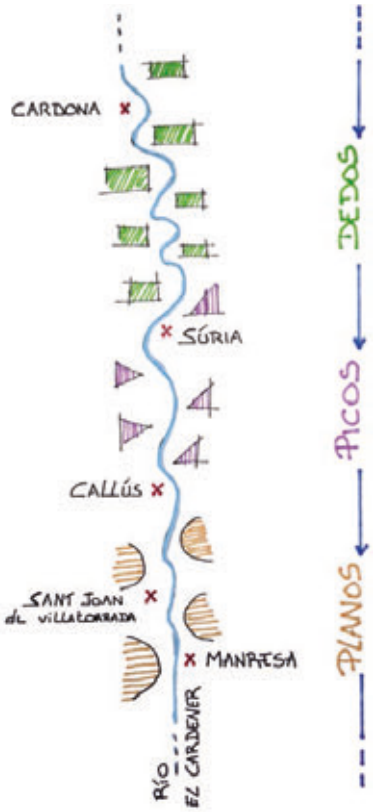
EL TERRITORIO COMO PROYECTO

Esta forma de afrontar el proyecto del territorio responde a ese urbanismo carismático del que habla Manuel de Solà, ese urbanismo capaz de aportar nuevo conocimiento y creatividad, ese urbanismo que busca ser una aportación social, creando oportunidades, más que una regulación para facilitar trámites propia del urbanismo burocrático o herramienta de gestión y administración propia del urbanismo tecnocrático[2].

Una experiencia, pues, que busca esa contribución social en base a la transformación de una realidad determinada. Una experiencia concreta lejos de una metodología abstracta y generalista llena de apriorismos. Una experiencia que no fija procedimientos sino explora actitudes, oportunidades, sinergias y convergencias.

¿Cómo marcar, cómo pautar el proyecto territorial sin caer en el apriorismo metodológico?, ¿cómo encadenar una experiencia proyectual sin sucumbir en lo circunstancial, ni lo anecdótico?

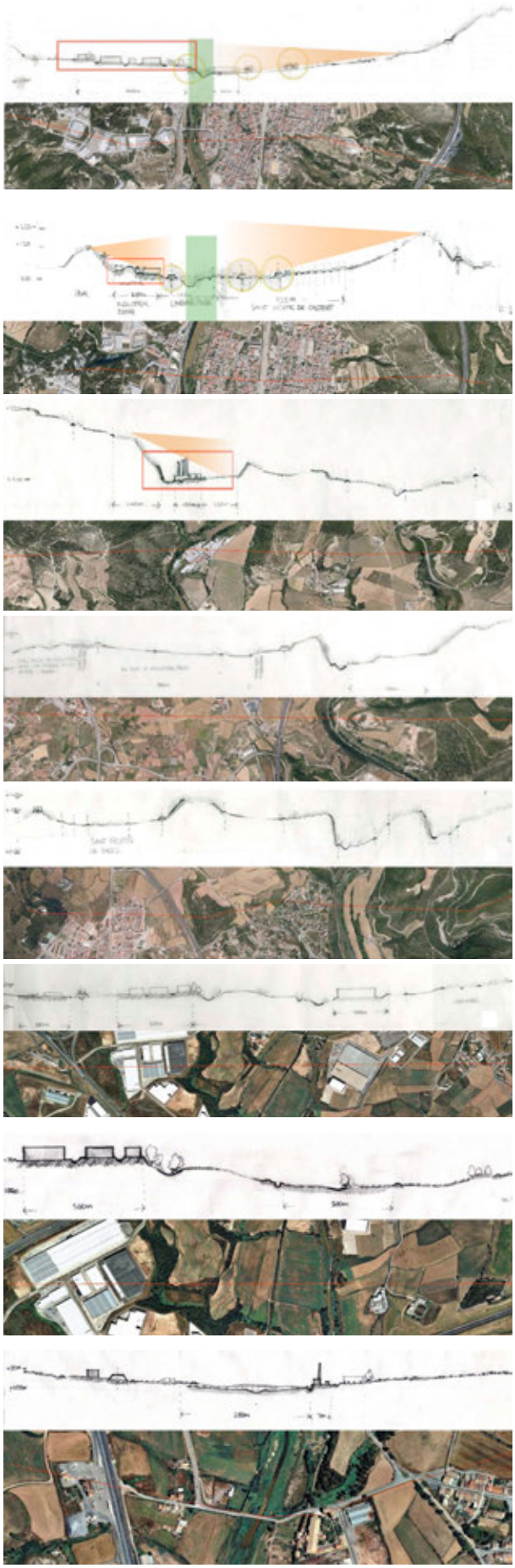
Ese es el espacio dialéctico donde hemos desarrollado nuestra experiencia, entre la necesidad de formalizar unas pautas comunes, de organizar grupos de trabajo,



2 Entrevista a Manuel de Solà-Morales de Rafael R. Termes en "Para una edificación sostenible", Valencia 2010: "Hay tres formas de urbanismo: el burocrático, el tecnocrático y el carismático". El burocrático es el urbanismo de las consejerías, de los planes, de los ayuntamientos, de los sellos, de las aprobaciones, de las trifulcas de los concejales. Este es el urbanismo burocrático, pasar unos trámites, conseguir unas aprobaciones, calificar unos suelos... El urbanismo tecnocrático es el que atiende a la ciudad como un laboratorio de experimentos para teorías, llamémosles científicas, para especular sobre la aplicación a la ciudad de criterios técnicos de cuantificación, de gestión, de administración, y que ha dado lugar, sobre todo a partir de los años 80, a toda esta jerga verdaderamente tecnocrática que habla de la visión de la ciudad como sistema, como diversos tipos de interpretación sistemática, sistema de movimientos, de flujos de economías, de energías... Y el urbanismo carismático es aquel que entiende que hay en el campo del proyecto de la ciudad una ocasión de aportar nueva luz o nuevo conocimiento o nueva intención, nueva creatividad y eso es lo que intentamos explicar en la escuela: dar a los que estudiáis el horizonte de esa posibilidad de ver en la ciudad un campo de contribución social a través de la aportación de propuestas que desborden los límites de la realidad pero que, basándose en ella, la transformen".

de construir un espacio común donde compartir trayectorias muy diversas, pero también una ética urbanística contemporánea[3]. Así, al mismo tiempo que se favorecen la intuición y los razonamientos propios, se abren posibilidades y oportunidades que perfilan la construcción de una experiencia en este módulo del máster de proyectación urbanística. Una experiencia común que vivida individualmente por cada uno de los participantes ha de contribuir a construir una manera propia y particular de hacer.

El punto de partida es una realidad concreta, los tópicos, que forman parte de un ética proyectual con vocación compositiva[4] son fijar la mirada, establecer una estrategia y ensayar el valor de lo concreto. Tópicos que buscan establecer la legitimidad[5] de la propuesta a partir de la delimitación del lugar y del programa, pero, ¿por qué ese lugar y ese programa y no otro? Para ello es necesaria una "visión" como dice Bernardo Secchi, una intuición de hacia dónde queremos ir a parar, clarificar el horizonte, la línea de fuga, en un trabajo multiescalar en el que exploración y síntesis se alternan en los distintos momentos de la experiencia. Todo ello con un fin: orientar a aquellos que decidirán el futuro de nuestros territorios[6].



3 SOLA-MORALES, Manuel de, 2005 "Introducir de nuevo en los programas la reflexión sobre la legitimidad moral del urbanismo: una clase de Ética Urbanística...El urbanismo ha basado, desde siempre, la valoración de sus propuestas físicas en un alto porcentaje de propuesta moral. Sus intenciones de mejora social y de bienestar público, han justificado la rotundidad con que pretende imponer sobre el espacio nuevas condiciones sociales y económicas, hasta sobrepasar, para su ejecución, la trabazón jurídica del orden civil establecido... ¿Utopía y reforma social son todavía conceptos verosímiles para la ética urbanística? ¿Cuál es el bien común al que el urbanismo supone contribuir? No parece que hoy pueda seguir sustentándose en estos genéricos y tan ilustres antecedentes el desmesurado volumen de actividades técnicas, artísticas, jurídicas, político-económicas y empresariales que bajo el término de urbanismo se amparan...¿En nombre de qué superiores principios puede el urbanismo de hoy reclamar autoridad frente al poder de políticos, promotores, vecinos, y público en general? ¿Qué tipo de razonamiento propio podría suponérsele? ¿Cuáles los valores específicos que sólo a través del buen urbanismo se consiguen? ¿Hay, en definitiva, una ética propia que sustente la disciplina, para que tal disciplina pueda sustentar una práctica?.. intentaré concretar en cuatro principios los que pienso pueden tomarse como paradigmas de una ética urbanística contemporánea, secular, pragmática... los cuatro principios siguientes: identidad, sensualidad, equidad y diferencia. Cuatro principios del espacio social en los que vale la pena concentrar la razón de ser y la utilidad del urbanismo".

4 OP CIT 3 "Sensualidad, identidad, equidad y diferencia han de justificar por qué hay un campo de estudio y de proposición sobre el territorio construido. Una justificación ética de un urbanismo estratégico, parcial, arriesgado y terriblemente conceptual, más en el campo del pensamiento civil que en el de la ingeniería económica".

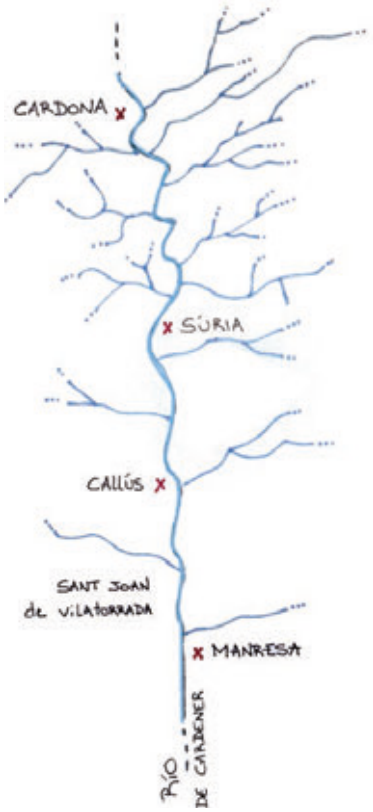
5 SECCHI, Bernardo, 2006 "Il problema di ogni política di renovatio urbis é un problema di legittimitá: perché quel progetto e non un altro, perché con quel programa enon con un altro, perché affidato a quell'attore e non a un altro, perché in quel luogo e non in un altro; in quali rapporti con la città e con altri progetti. Per risolvere in modo convincente e legittimo, in modo cioè che possa aspirare a trovare un convinto consenso della società, questi progetti devono essere inseriti entro una visión". Es necesario establecer un continuo y paciente estudio de escenarios, qué sucedería si... un estudio que no obedece tanto a las voluntades sino a las posibilidades.

6 MANGIN, David. 2006 "La nostra disciplina debe contribuiré a iluminare le responsabilità politiche e administrative, proporre analisi e metodi che corrispondono all'epoca delle grande corone periferiche".

DEL ANÁLISIS TEMÁTICO AL ANÁLISIS PROPOSITIVO

El primer paso es apropiarse de una realidad concreta y siempre compleja, distante de otras conocidas, y no por conocida ya explorada. Una realidad que hay que degustar antes de digerir y que hay que paladear antes de descomponer para sintetizar. En nuestro caso las papilas gustativas (dulce, salado, amargo,...) obedecen a las distintas capas en las que podemos descomponer una mirada sistémica del territorio. Capas[7] que corresponden a dos historias muy distintas de construcción de esa realidad. Por un lado, aquella que corresponde a los tiempos de la geología, a los tiempos de formación del soporte, de la topografía, del suelo, de los substratos y la capacidad de los mismos de generar vida, en la construcción de ecosistemas propios que interactúan desde lo que denominamos el medio natural. Por otro, los tiempos históricos en los que el hombre ha ido transformando[8] e introduciendo variables a través de la accesibilidad dada por las infraestructuras de la movilidad, que ha permitido explorar esos territorios, para después explotarlos,





7 SABATE, Joaquim, 2008 "En el PDU del Bages se ha profundizado más sobre esta metodología de combinación de capas (matriz física, soporte estructural, y asentamientos/actividades), que se van cruzando continuamente, verificando proyectualmente a diferentes escalas, y relacionando con escenarios potenciales de transformación. En esta ocasión se pretende además que las capas de lectura, proyecto, regulación sean absolutamente interdependientes y que ello permita empezar a superar la secular zonificación biunívoca. La capa forma o vocaciones del territorio define un conjunto de áreas homogéneas, base imprescindible de regulación y ordenación, traduce urbanísticamente los requerimientos de la matriz ambiental e incluye la propuesta de un sistema de espacios abiertos a escala territorial. La segunda capa diseña el soporte estructural necesario en diferentes escenarios; pauta las condiciones de las redes de movilidad y de servicios atentas a las características del territorio y a los futuros desarrollos urbanísticos sobre el mismo; y atiende, además de a los requerimientos funcionales de dichas infraestructuras, a sus implicaciones sobre aquellos crecimientos. En la tercera capa se superponen, en estrecha relación con las anteriores, las reglas de la ordenación física de asentamientos y actividades económicas, además de diseñar algunos elementos básicos de los denominados proyectos territoriales estratégicos. Lo fundamental es que ninguna de estas tres capas determina ahora por sí sola el destino de una pieza del territorio, sino que toda intervención es pautada a la vez por las tres y desde diferentes escalas de aproximación".

8 Van Eesteren, Cornelis. "La concepción de nuestros asentamientos y paisajes agrícolas. Sus formas de expresión y configuración". Conferencia que Van Esteren pronuncia en 1948, en la Universidad de Delft. En GALINDO, Julián. Cornelis van Eesteren. 2003 "En relación con la colonización del mundo, destacamos tres tipos de actividades, orientadas en un sentido socioeconómico y urbanístico: la exploración, la explotación y la ocupación. Grandes zonas de la Tierra, como el Polo Sur, partes de Siberia, África, Canadá y Sudamérica, todavía están siendo exploradas. Al mismo tiempo tiene lugar una creciente fuerza de explotación y ocupación. Todavía se están fundando allí nuevas ciudades. Hoy en día la explotación comienza inmediatamente después de la exploración, y suele ser bastante abusiva, aunque comienza a imponerse la idea de que la explotación abusiva no es tolerable y de que dicha explotación se tiene que dirigir hacia una conservación de la fertilidad de la tierra. La falta de materia prima, así como la desorganización resultado de las últimas guerras, están retrasando la transición de la fase de explotación a la de ocupación. Los Estados Unidos de América se encuentran en una etapa de transición forzosa: de las formas de explotación a las de ocupación. Están forzados a llevar a cabo inmensos trabajos de índole técnica, forestal y agrícola para detener, o como mínimo frenar, los desastres naturales causados por la explotación ilimitada del suelo y de los recursos forestales".

generando nuevos usos sobre los suelos (bosques, agricultura, minas, ganadería,…). Una exploración que ha reconfigurado los sistemas naturales, generando nuevos ecosistemas antropizados que el tiempo y los procesos lentos han reequilibrado, construyendo nuestros paisajes agrícolas[9]. Y finalmente, una ocupación en forma de asentamientos con un carácter propio y con unas formas de expresión y configuración cada vez más marcadas, que los procesos de industrialización y terciarización han ido fraguando. Unas formas de expresión de las que podemos reconstruir el camino realizado hasta el momento para establecer las posibles líneas de actuación, los posibles caminos futuros a pesar de un mundo cada vez más globalizado[10].

DOS TERRITORIOS, UNA EXPERIENCIA

Capas que nos ayudan a aclarar, entender, tantear y seleccionar información, que nos permiten establecer prioridades e intuir asociaciones. Cuatro capas (soporte físico, patrimonio, infraestructura de la movilidad, usos del suelo y asentamientos) que nos han de enmarcar una primera aproximación a realimentar. Capas cuya sistematización ha de servir más para descubrir relaciones que para establecer clasificaciones, que ha de atender a las diferencias, a la intraestructura[11] más que construir esqueletos sobre los que soportar nuevas intervenciones.



9 ZENGHELIS, Elia, 1985 "... le paysage se gégageait comme un territoire idéalisé, donc artificiel: les pentes arides étaient subordonnées aux murs qui les croisaint, aux sentiers qui les traversaient, et aux habitations qui les parsemaient comme des confetis; il y avait déjà, empreint sur le paysage, le tracé d'une intervention programmatique intentionnelle qui dominait et,
en même temps, reforçait son expérience, forme séminale de l'activité métropolitaine. Le paysage, donc, n'exite qu'en tant que nature subordonnée aux exigences de l'activité humaine...Ce paysage idéalisé est l'Arcadie transposée: elle est l'inverse de l'Arcadie de Virgile, lieu primordial de l'abandon de la retraite et de l'abstention. Sa présense idéologique contredit cet idéal mytique".

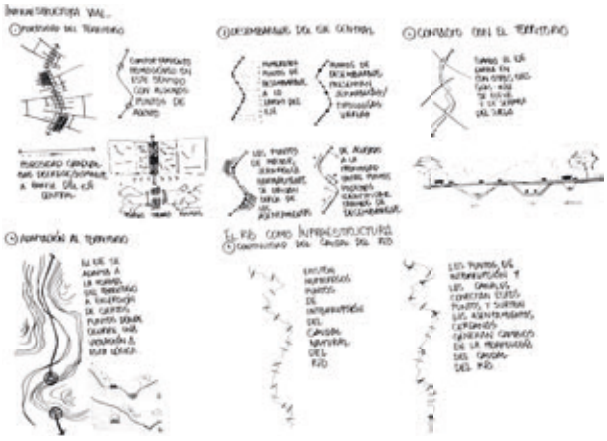
10 DE SOLA-MORALES, Manuel. 1996 Manuel de Solà frente al sarcasmo de Koolhaas, a su mirada cínica y optimista de "La ciudad genérica" _Contra la metrópolis universal_"Creo que es muy importante, en el mundo globalizado, aprender a leer las diferencias. La globalización no comporta, necesariamente, siempre, la anulación de las diferencias y, a veces, es precisamente su posibilidad"

11 SOLA-MORALES, Manuel de, 2009 "Reducir el proyecto metropolitano a sus estructuras es una simplificación cada vez más dramática. Pensar que la complejidad puede atraparse por medio de estructuras y sistemas, puede ser una clasificación útil para la reglamentación jurídica, pero muy engañosa para dar apoyo a la vitalidad metropolitana. La planificación estructural, nueva versión "fin de siglo" del pensamiento estructuralista de los 70 que hoy nos repite como una comida mal digerida resulta incapaz de reflejar los aspectos más interesantes de la ciudad contemporánea... Industriales y políticos, periodistas y técnicos, reclaman infraestructuras como una cuestión cuantitativa, sin discutir apenas cuáles, dónde y por qué. El "infraestructuralismo" es la moda que denuncia la ausencia casi total de "intraestructuralismo", de conciencia del propio modelo. En una sociedad de bienestar y avanzada, la ciudad no es tan sólo un factor de producción, es, sobre todo, un bien de consumo colectivo... si pensamos en el valor del lugar, en la cualidad intrínseca de todas estas cosas urbanas que se acumulan por si solas, podemos decir que el valor de la infraestructura incluso se relativiza, es más sustituible, siempre deseable, nunca decisivo. Por encima de las estructuras, las "cosas".

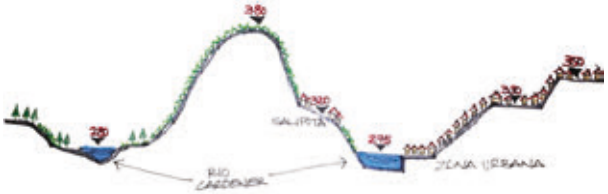
Capas que buscan en el contexto la sugestión del lugar, las identidades, el contexto como texto y no como pretexto como insiste y precisa Manuel de Solà[12]. Capas construidas en los distintos tiempos geológico e histórico que nos presentan el objeto de proyecto como palimpsesto[13], capas que descubren categorías propias y particulares, evitando clasificaciones apriorísticas o generalizadoras.

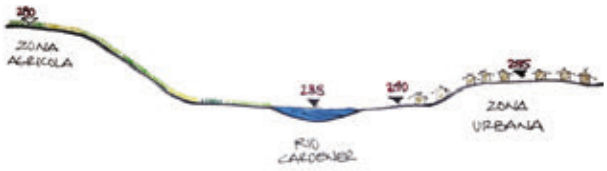
1. FIJAR LA MIRADA (LA CONSTRUCCIÓN DE UN MODELO)

Es a partir del estudio por capas que podemos aproximarnos a una primera síntesis, a una primera lectura intencionada, provocativa y comprometida, una mirada devota y aficionada, una "*aproximación cautelosa y atenta a la riqueza de los lugares, la riqueza de lo posible*"[14] a través de ese mirar solícito, esmerado, diligente, eficaz, afectuoso e insistente en el que descubrimos el arranque de las propuestas. Mirada con reinterpretación subjetiva, por supuesto, pero también compartida, donde "la elección del punto de vista contiene aquí, como en el cine o la fotografía, la mitad del resultado"[15]. Mirada que busca lugares donde convergen ese haz de nervios y arterias que relacionan cada punto del territorio con sus vecinos y con sus alejados. Una mirada "intensiva"[16] que nos transmite sensación y entendimiento en la construcción de una realidad propia, para construir nuestra realidad, aquella subjetiva y única que nos permitirá intervenir. Una mirada que hay que formar

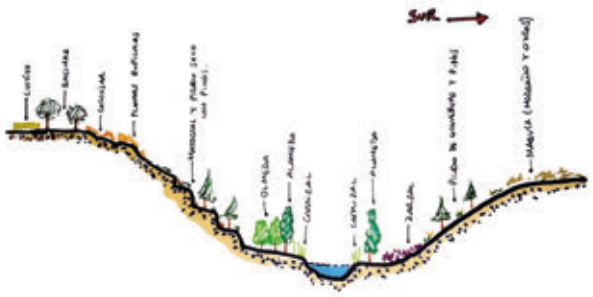












12 OP CIT 11

13 CORBOZ, André. "El territorio como palimpsesto" en MARTÍN RAMOS, Ángel (Dir.), 2004 "Los habitantes de un territorio no paran de borrar y reescribir el viejo grimorio de los suelos... Desde el momento que una población lo ocupa, establece con e territorio una relación que tiene que ver con la ordenación, o incluso con la planificación, y los efectos recíprocos de esta coexistencia pueden ser observados. En otras palabras, el territorio es objeto de una construcción. Es una clase de artefacto. Awsí pues, constituye igualmente un producto..El territorio, sobrecargado como está de numerosas huellas y lecturas pasadas, se parece más a un palimsesto. Cada territorio es único, de ahí la necesidad de reciclar, de raspar una vez más, pero con el mayor cuidado posible, el viejo texto que los hombres han escrito sobre el irreemplazable material de los suelos, a fin de depositar una nuevo que responda a las necesidades de hoy, antes de ser a su vez revocado".

14 SOLA-MORALES, Manuel de, 2008 "...optimismo, ingenua confianza en la riqueza de los hechos urbanos. Una confianza que nace seguramente de la misma mirada fervorosa con la que el sabio astrónomo escudriña el firmamento".

15 OP CIT 12

16 OP CIT 12 "La mirada intensa, aquella que caracteriza a la práctica del arte, no se centra en identificar algo con existencia propia, sino en construir una realidad genuina a partir de valores del sujeto que los atributos sensibles de lo observado estimulan. Mirar con intensidad es reconocer en el objeto de la experiencia algo que no es obvio ni manifiesto; es aflorar estructuras recónditas de naturaleza formal y plástica, a través de la acción subjetiva. El objeto de la mirada no es, pues, algo con existencia previa a lo que el sujeto se aproxima con más o menos acierto, según su adiestramiento visual: el objeto de la mirada se construye en cada caso, siendo el acto de mirar, cuando es intenso (esto es, artístico), una actividad creativa en sí misma... Pero lo estético es subjetivo por definición, intrínsecamente discutible, por tanto: el único modo de evitar el ejercicio de la subjetividad".

desde un juicio estético, como dice Helio Piñón[17], aquel que se funda con el placer, que no se reduce a los sentidos que identifican el fenómeno, sino que derivan de una creación conjunta y sintética de los sentidos con la intuición y el razonamiento. Una mirada que hay que formar desde lo visual, desde lo material, desde la consciencia intuitiva que ha de llevarnos a la experiencia estética. Mirada de arquitecto que reconoce, selecciona y aísla, que va más allá de lo sistémico, de la estructura aparente como objeto. Mirada que busca la estructuración, aquello que da cohesión, que da sentido y armonía, que lo alimenta. Una mirada que reconoce en el territorio una membrana de diferencias como primer paso para un tratamiento estratégico e interdependiente del territorio.

Para ello va a ser necesaria la atención simultánea a las cosas[18] que conforman el territorio, las categorías de la lectura por capas han de dar paso a una síntesis que permita entender ese territorio como sistemas interdependientes, como una configuración de objetos, un campo de formas propias, lo que denominamos carácter o identidad.

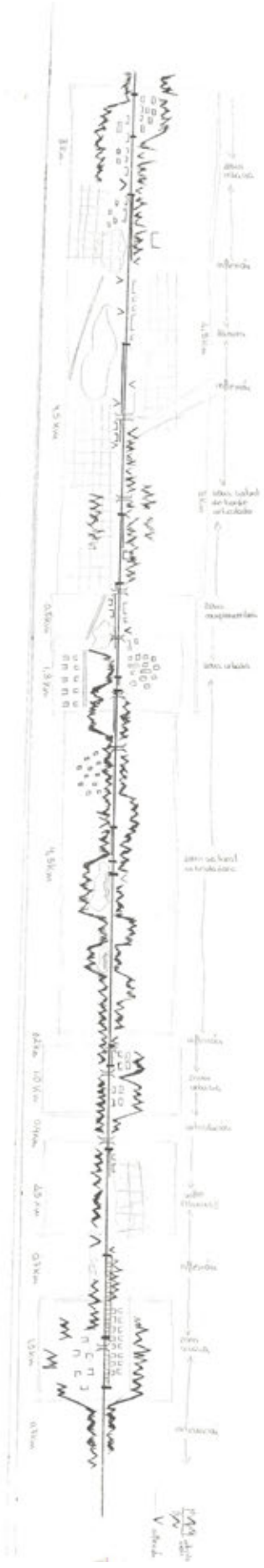
Así, en el Cardener se reconoce el curso fluvial como espacio de referencia en la ordenación de todos los elementos que lo configuran, agrupándose en forma de constelaciones. En el Llobregat, sin embargo, el río pasa por territorios muy diferenciados, definiendo tres ámbitos con estructuras propias y relaciones muy distintas con el curso fluvial.

En el Cardener se reconoce un denominador común a partir del estudio de las diferentes capas, la lectura de seis unidades encadenadas: el parque periurbano, el paseo del río, una pausa en el paisaje, la cooperativa, el jardín de la diversidad y el parque central; que corresponden a los seis ámbitos reconocidos con identidad propia.

En el Llobregat son tres los ámbitos, en este caso independientes, que establecen relaciones muy diferentes con el elemento de referencia común, el río; atravesándolo, llegando y caminándolo.

2. ESTABLECER UNA ESTRATEGIA (JUSTIFICACIÓN DE OBJETIVOS Y CRITERIOS)

El proyecto territorial no busca tanto resolver problemas, ordenar variables o fijar procedimientos como establecer principios que trabajen con esas variables, que permitan avanzar posibles soluciones



17 PIÑON, Helio, 1999 "juicio estético; aquel que se funda en un placer que no se resuelve en los sentidos que identifican el fenómeno, sino que deriva de una acción conjunta y sintética de los sentidos con la imaginación y el entendimiento".

18 OP CIT 16 "es precisamente de la aparente casualidad de los datos de donde se extraen lo hilos del interés narrativo".

a los problemas planteados pero que vayan más allá de las problemáticas en sí mismas. Se trata de construir las reglas de un juego abierto[19], de detectar las oportunidades para posibilidades futuras, más que determinar soluciones finalistas como respuestas directas a situaciones actuales. Por ello es tan importante justificar los objetivos y criterios que nos permitan construir una estrategia[20] que ofrezca posibilidades, que contemple escenarios[21] distintos, lejos de predicciones futuristas difíciles, sólo probables y siempre parciales. Un urbanismo de lo posible[22] cómo añadir más que resolver. Establecer objetivos significa proponer acciones en base a una mirada intencionada, significa concretar la estrategia a través de operaciones justificadas en la propia lectura del territorio en todas sus escalas. Los criterios adjetivan





19 SENNETT, Richard, 2007 "En todo el mundo, los urbanistas previeron que "lo que falta en el urbanismo moderno es sentido del tiempo; no el de la retrospección nostálgica, sino el tiempo con miras al futuro, la ciudad entendida como proceso y con el imaginario que cambia por el uso, un producto de la imaginación urbana formado por la anticipación, abierto a la sorpresa... La proliferación de regulaciones de zonificación durante el siglo XX no tiene precedentes en la historia del diseño urbano, y esa sobreabundancia de reglas y regulaciones burocráticas ha imposibilitado la innovación local y el crecimiento y ha congelado la ciudad en el tiempo... "contexto" es una palabra amable pero potente para reprimir cualquier cosa que no encaje, nada sobresalga, ofenda o presente un desafío... De este modo el sistema cerrado delata el horror que el burócrata del siglo XX le tiene al desorden... Lo opuesto al sistema cerrado consiste, no en una brutal iniciativa privada, sino en otro tipo de sistema social, un sistema social abierto... como las calles y plazas repletas, y sus funciones son a la vez públicas y privadas; de condiciones tales surgen el encuentro inesperado el descubrimiento fortuito, la innovación".

20 MONEO, Rafael, 2010 "Hoy, la gran escala ha alterado significativamente las reglas de juego del proyecto arquitectónico. La entrada en la obra de arquitectura de muy distintos profesionales, la especialización por un lado, y la indiferencia frente al uso -la ambigüedad y multiplicidad de los programas-, por otro, parecen redamar una muy diversa actitud ante el proyecto. El proyecto se ve pues como un campo de batalla en el que hay que moverse anticipando lo que será el futuro, el desplazamiento de los otros. La obra de arquitectura ya no es tanto el resultado de establecer la estructura de algo que todavía asociamos con un objeto, cuanto el despliegue en una trama de una serie de volúmenes susceptibles de ser ocupados con indiferencia respecto a los posibles usos. El terreno sobre el que se actúa se ha dilatado hasta tal extremo que se hace necesario operar con otros instrumentos, con un método diverso. Como el mariscal que contempla lo que va a ser el campo de batalla y que explora y ausculta con atención el entorno para saber cómo disponer sus tropas, el arquitecto examina ahora el territorio, el suelo en el que van a levantarse las construcciones que proyecta. No hay soporte tipológico o ayuda propiciada por el conocimiento que se tiene del programa del edificio a desarrollar. El arquitecto se emplea intuyendo cómo defender lo que construye en un futuro por llegar".

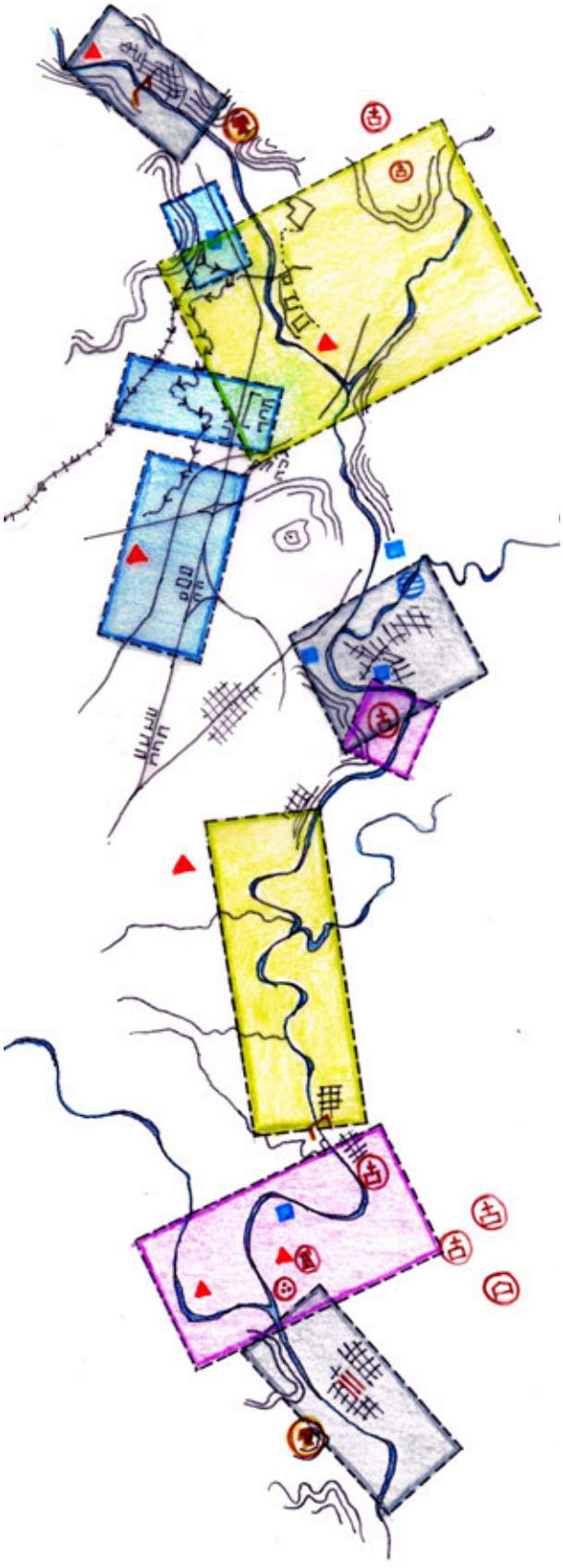
21 OP CIT 5 "Hoy hablar de urbanística significa...elaborar proyectos puntuales, insertarlos dentro de una visión de largo alcance, controlar con escenarios qué implícita o explícitamente los han construido, sabiendo que no hay una relación de cascada, primero el escenario, luego, la visión, y después el proyecto, porque incluso el proyecto forma parte de nuestra estrategia cognoscitiva... La urbanística de hoy como un investigador en cualquier laboratorio serio de investigación somete e objeto de estudio a la acción de los diferentes agentes que intervienen".

22 OP CIT 5 "Nuestra disciplina debe contribuir a iluminar la responsabilidad política y administrativa...a partir de tres grandes campos de reflexión: privilegiar la urbanística de los trazados más que la urbanística de los sectores; la ciudad vivida más que una yuxtaposición de ambientes seguros; la ciudad mezclada más que la ciudad homogénea. En otras palabras, se trata de re-pensar los trazados de la escala territorial, la densidad en términos de densificación y la diversidad en términos de hetereogénesis".

esos objetivos, reconocen la diversidad de situaciones y lugares, dan respuesta a la forma de actuación, a las pautas a seguir. Definir los criterios es como llevar a cabo las acciones sobre un territorio, compromete la forma de actuar. No todo vale para conseguir el fin, el objetivo es importante pero la manera de llegar a él puede serlo más. Acotando procedimientos, condicionando las acciones podemos valorar mejor las posibilidades y el abanico de oportunidades de la acción en el lugar, y por lo tanto, caracterizar la posible transformación adecuándonos a una realidad física y temporal siempre cambiante.

En el Cardener el objetivo es encadenar aquellas unidades diferenciadas que se han identificado y cuyas "expresiones" individuales se pretenden potenciar. Desde el punto de vista administrativo se pretende consolidar un ente que atienda, gestione y vigile las políticas que han de fomentar el desarrollo equitativo del territorio como conjunto estructurado cohesionado supramunicipalmente. Así se establecen una serie de criterios para identificar la identidad de cada unidad. El Lema: "Cogidos de la mano. Del reconocimiento de las diferencias a la construcción de espacios de enlace" expresa esa voluntad de interdependencia administrativa, física y funcional y ese esfuerzo por identificar y desarrollar los espacios de oportunidad donde trabajar el encadenamiento de los ámbitos reconocidos.

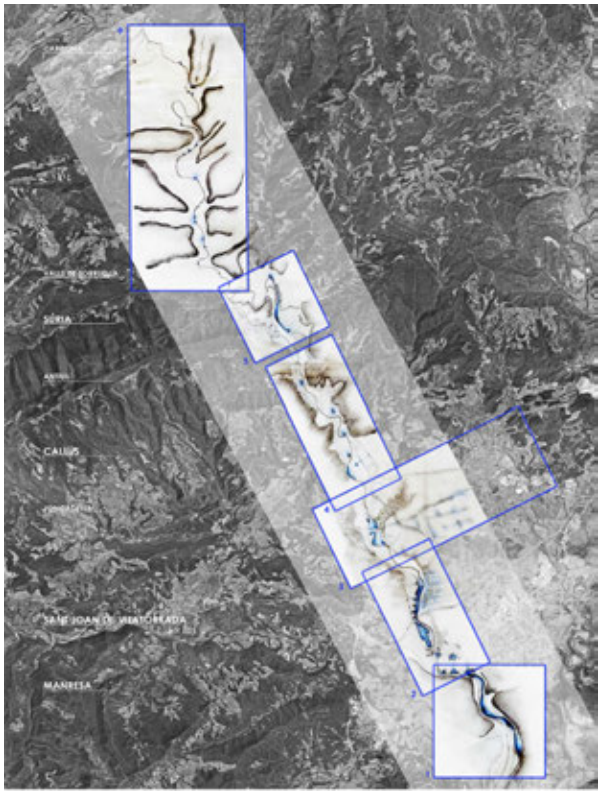
En el Llobregat el objetivo es redescubrir el río, un elemento territorial que en este tramo, a diferencia del Cardener, no organiza física y funcionalmente el territorio, por lo que ha ido sufriendo una devaluación progresiva en el tiempo. Para ello se establecen tres criterios de aproximación en correspondencia a las tres áreas homogéneas identificadas. Se reconoce la oportunidad que ofrecen las "cosas" del río (esclusas, canales, fábricas y puentes) de suturar la fractura entre cada una de las tres unidades, encadenando una serie de operaciones en los espacios de confluencia donde las relaciones transversales al río se suceden con un ritmo y alternancia que posibilita una transformación sin nuevas ocupaciones. Una transformación que como anuncia el lema: "Redescubriendo lo próximo. De las continuidades a las contigüidades" utiliza los elementos patrimoniales del entorno fluvial como catalizadores de un cambio de tendencia, pasando de las continuidades funcionales (muchas veces exclusivamente viarias) a unas contigüidades o relaciones de tensión y actividad que han de ayudar a cohesionar el territorio reapropiándose del río como espacio de interacción, a través de la articulación de nodos (neuronas) y no tanto como espacio de referencia física (valle).

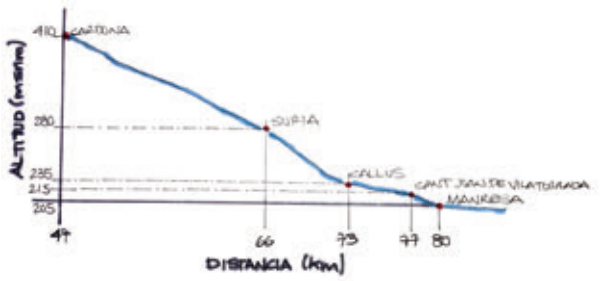


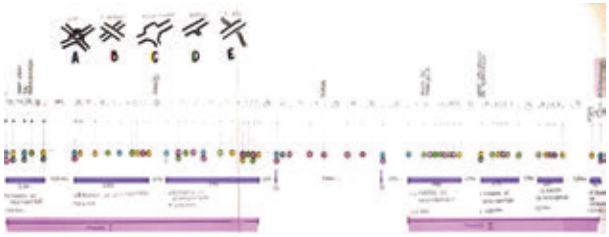
3. ENSAYAR EL VALOR DE LO CONCRETO (ESCENARIOS Y UNIDADES DE PROYECTO)

Manuel de Solà-Morales reclama en su último libro la atención a las cosas urbanas y nos propone una aproximación cautelosa y atenta a la riqueza de los lugares, porque la urbanidad puede estar en cualquier lugar donde se produzca el encuentro equilibrado entre construcción y actividad[23], entre arquitectura y personas, entre materia urbana y uso. Hemos de descubrir "*la riqueza existente y, sobre todo, la riqueza de lo posible*"[24]. Es en lo concreto donde vamos a poder descubrir las lógicas de un lugar, pero también las del territorio. Manuel nos habla de "acupuntura, ese saber de la medicina oriental que entiende la piel del cuerpo humano como principal sistema portador de energía, con sus 361 puntos sensibles. Así como en la medicina terapéutica, la localización del punto sensible es el primer paso para un tratamiento estratégico de la piel de la ciudad". Proyectar el territorio requiere de ese esfuerzo por localizar sus puntos sensibles, sobre los que actuar de forma estratégica, sistémica e interdependiente. "*El acierto en la identificación del lugar y de los canales de influencia en el tejido permitirá aportar una cualidad nueva, añadir energía adecuada… potenciar la urbanidad en sus diversos modos*"[25].

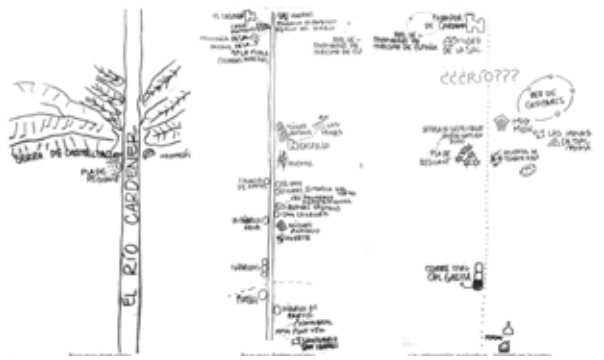
Se trata de trabajar desde el lugar ese haz de nervios y arteries, ese conjunto de relaciones a escalas distintas, entre sistemas diferentes, que vinculan ciertos puntos del territorio con sus vecinos y con sus alejados con una visión multiescalar que requiere la precisión y el entendimiento de un conocimiento exhausto pero selectivo al mismo tiempo. Difícilmente puede ser éste un ejercicio directo, el trabajo sobre estos lugares deberían ser más bien ensayos de aproximación que favorecieran la visión multiescalar del territorio desde la comprensión, materialización y delimitación de sus lugares. Seguramente más que de proyectos piloto o unidades de proyecto a desarrollar estamos hablando de ensayos sobre lo concreto donde poder trabajar posibles escenarios, donde calibrar mejor ese haz de nervios. Frente a esas miradas lejanas y hasta cierto punto abstractas del territorio se plantea aquí una mirada desde lo concreto, desde las cosas que configuran el territorio, porque la transformación de nuestros paisajes culturales siempre fue una transformación piedra a piedra, camino a camino, árbol a árbol; y la repetición sistemática, a lo largo del espacio y el tiempo, de un mismo quehacer ha devenido la forma heredada











23 IBELINGS, Hans. "Urbanidad". En: DE SOLA-MORALES, Manuel, 2008 "...construir ciudad requiere un delicado equilibrio entre el tejido urbano y la construcción, entre la sustancia común y los objetos especiales, entre la norma y la excepción".

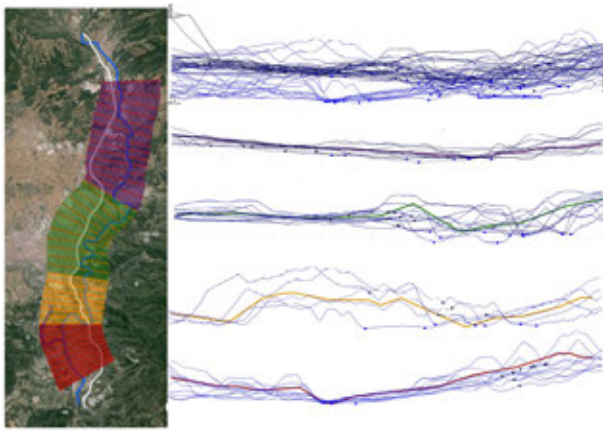
24 OP CIT 13 "En este mirar solícito está el arranque de las respuestas, tan distintas en cada caso, pero siempre preocupadas por la ciudad (territorio) que está más allá".

25 OP CIT 13 en "La piel de las ciudades"

de tantos y tantos territorios sobre los que hoy en día actuamos. Hemos de aprender tanto del campesino como del artesano, de su tenacidad y astucia, hemos de imitar las sinergias generadas a lo largo del tiempo para dar fiabilidad a las nuevas configuraciones de nuestros territorios.

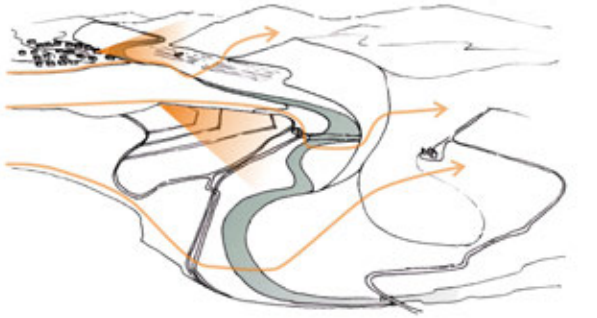
"*Por encima de las estructuras, las cosas*" nos dice Manuel "*A cambio de las infraestructuras las intraestructuras. Antes que lo grueso, lo fibroso. Más que el esqueleto, el tejido. Así es como piensa la actual vanguardia de la biología y la genética: cómo inventar tejido, la gran pregunta*"[26]. Proyectar el territorio conlleva pues ese esfuerzo por trabajar sobre lo fibroso, sobre la intraestructura y para ello es necesario fijarse y fijar las "cosas" propias que construyen los lugares estratégicos. El trabajo se centra en seleccionar y delimitar los espacios donde ensayar la transformación de esas cosas y las consecuencias en las diferentes escalas, las próximas y las lejanas. Es importante superar el esquematismo fácil dxe un estructuralismo reductivo y alimentar el proyecto territorial con todo el material propio de los lugares. Saber encontrar las leyes de una estructuración, en base a las interacciones estructurales de los elementos constitutivos de un territorio concreto más que trazar nuevos ejes estructurales a partir de nuevos programas temáticos, puede decantar la balanza hacia una propuesta estructurante, que se fija más en las posibilidades futuras a partir de la realidad construida a lo largo de la historia, frente a otra propuesta estructural que pretenda establecer las invariantes sobre la que construir una nueva realidad[27].

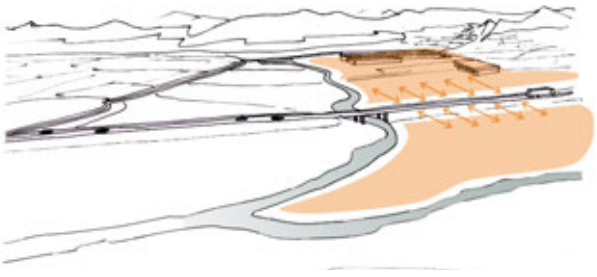
Aquí lo estructural y lo estructurante marcan puntos de partida y objetivos muy diferentes. Mientras el primero se basa en la búsqueda de un código original, primitivo y absoluto, invariante, sobre el que reformular una nueva realidad, el segundo, más dinámico, busca en la historia caminos posibles, procesos de evolución, "*huellas en trance de desplazamiento*"[28] que guíen un abanico amplio de posibilidades en base a un juego











26 SOLÀ-MORALES, Manuel de, 1994 "La capacidad del arquitecto en la ciudad estará sobre todo en añadir, mucho menos en resolver. Pero, si aceptamos la ciudad como texto y no sólo como contexto –o como pretexto ¡tan al uso!-, podremos defender también un modo de proyectar experimental y oscilante, con cambios de rumbo y de encuadre, pero itinerante y lineal como una narración... Entender el proyecto como un relato es admitir el tiempo dentro de él".

27 ECO, Umberto. 1974 Pensamiento estructural y pensamiento serial "... la teoría de la obra abierta no es otra cosa que una poética del pensamiento serial... pero la técnica serial, técnica antes que pensamiento, (técnica que puede implicar una visión del mundo, pero que no surge como filosofía) intenta construir nuevas realidades estructuradas, y no descubrir las eternas razones estructurales... Por lo tanto el pensamiento serial tiende a producir historia y no ha descubrir, por debajo de la historia, las abscisas intemporales de cualquier comunicación posible. En otras palabras, en tanto que el pensamiento estructural intenta descubrir, el pensamiento serial intenta producir".

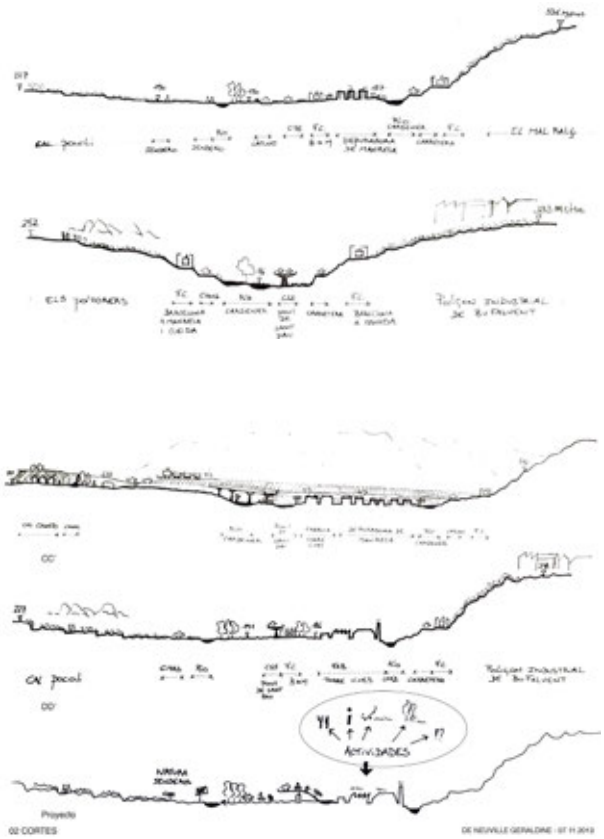
28 BARTHES, Roland, 1993 "Un texto, en sentido moderno, se distingue fundamentalmente de una obra literaria en que: no es un producto estético, es una práctica significante; no es una estructura, es una estructuración; no es un objeto, es un trabajo y un juego; no es un conjunto de signos cerrados, dotado de un sentido que se trataría de encontrar; es un volumen de huellas en trance de desplazamiento".

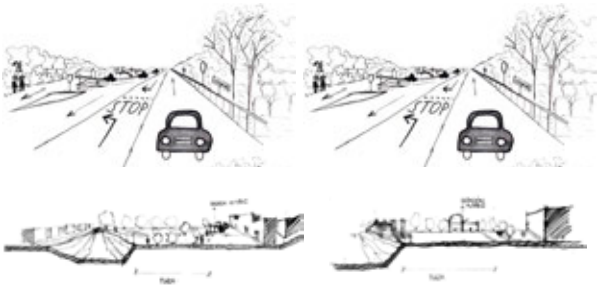
abierto de reglas extraídas de la interacción de las cosas constitutivas de ese territorio. El primero establece un armazón básico y fiable sobre el que ensayar, busca la seguridad de lo grueso, lo troncal, lo que perdura en el tiempo, el segundo investiga, bucea en ese entramado, ese haz de nervios que cose el material propio de ese territorio.

¿Cómo a través de edificios, horizontes, suelos, circulaciones, vegetación, caminos, cauces, actividades,... se produce el entendimiento, aunque fragmentario, de un territorio en su globalidad? ¿Cómo crear complejidad y apego mutuo en un territorio que tiende a la indiferencia y a la estandarización más que a la alteridad, donde el planeamiento se atrinchera detrás de las fronteras de la zonificación y la segregación funcional?[29]

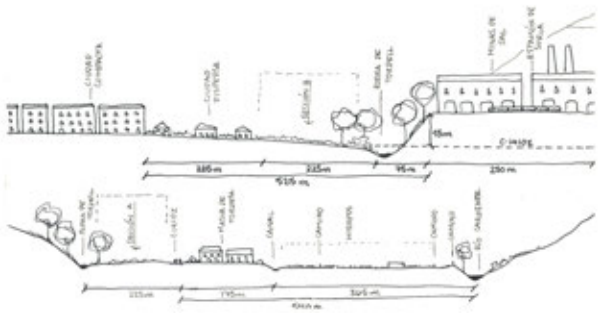
Así, las diferentes aproximaciones individuales sobre lugares concretos desarrollan propuestas posibles que responden a las condiciones locales del lugar y a las condiciones generales del territorio, integrando las diferentes escalas del trabajo. Se trata de miradas concretas de un urbanismo de lo real y lo posible con sus presupuestos y formas de gestión que no por ello se aleja de un urbanismo de la ilusión. Aquí el analista, el profesional y el investigador convergen para hacer de la urbanística algo carismático[30], más allá de la burocracia y la tecnocracia, como ya se ha comentado, haciendo del proyecto territorial una oportunidad donde aportar nuevo conocimiento, abriendo un nuevo espacio para la contribución social. Creatividad y seducción, ética y disciplina marcan esta experiencia. ¿Cómo generar apego al territorio? ¿Qué diseños podrían introducir relaciones sociales positivas y perdurables, precisamente por su capacidad de evolucionar y mutar? son algunas de las preguntas.

En el caso del Llobregat se ha buscado la confluencia de las distintas maneras de relacionarse con el río (caminar, llegar, atravesar) con las puertas, cabezas de puente o elementos patrimoniales que se suceden a lo largo suyo para realizar una serie de ensayos que buscan acciones sinérgicas donde se refuercen simultáneamente la escala del lugar, del municipio y del territorio. Son ocho operaciones: el paseo norte de Sant Vicenç, la puerta múltiple de Castellgalí, el balcón del camino real en el Raval de Manresa, la puerta en el camino en Manresa, el espejo en Navarcles, el pont de Cabrianes en Sant Fruitós, un oasis en el valle o la plaza del puente en Sallent; ocho intervenciones de acupuntura territorial que individualmente y en conjunto transforman los lugares e inician un proceso de estructuración territorial.









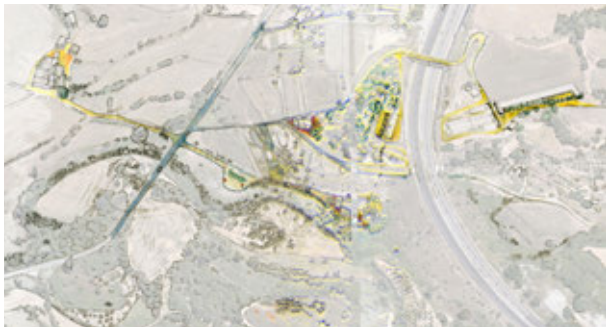
29 SENNETT, Richard. "El capitalismo y ciudad". En Ángel Martín Ramos, 2004 "El capitalismo actual nos impone una tarea específica, crear complejidad y apego mutuo en una ciudad que tiende a la diferencia más que a la alteridad, una ciudad en la que la gente se retira tras los muros de la diferencia".
30 OP CIT 2

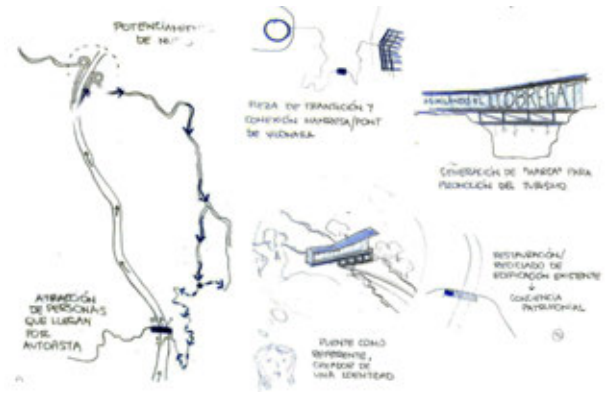
En el caso del Cardener lo que se ha buscado son lo posibles espacios de encuentro entre las distintas identidades territoriales que sean reconocido. Estos puntos o espacios de encuentro se sitúan en la confluencia de áreas de oportunidad, caminos y vías de movilidad, reforzando la idea de conjunto y de unidad territorial que ha de permitir una gestión compartida por los distintos municipios involucrados. Los ensayos en este caso son nueve: la puerta metropolitana intermodal de Manresa, el encuentro multidireccional entre Manresa y Sant Joan de Vilatorrada, un nuevo vestíbulo para Sant Joan de Vilatorrada, el encuentro de transversalidades en Jocandella entre Sant Joan de Vilatorrada y Callús, las dos puertas de Callús, la esquina de Antius, de arriba y abajo entre Callús y Súria, el jardín de la diversidad en el extremo sur de Súria, y la puerta polivalente en la plaza de Sant Joan en Súria; intervenciones todas ellas a caballo entre el entrelazado que construye la trenza de la movilidad, con sus accesos e itinerarios, y la oportunidad de un espacio donde explorar un programa de escala supramunicipal compartido entre los distintos municipios.

Cada uno de las propuestas ha desarrollado un pequeño estudio económico justificativo con el que poder valorar la inversión necesaria asociada a los tiempos en los que se pueden realizar las distintas operaciones.

HACIA UNA PROPUESTA ESTRUCTURANTE

En ambos territorios se llega a una conclusión, que si bien difiere en las maneras de hacer, coincide en la voluntad de no imponer un sistema cerrado[31], sino, muy al contrario, hay una decidida aproximación a un proyecto abierto en defensa de la complejidad, la diversidad y la disonancia. La concreción y el detalle con la que se abordan los lugares estratégicos (acupuntura territorial) no deriva en un proyecto finalista, cerrado y frágil, sino que se utiliza para explorar los espacios de interacción, los enlaces, las posibles oportunidades de encuentros múltiples, de posibilidades diferentes y conflictivas que deberían abrir cada etapa de un proceso. Mantener intactas esas posibilidades, poner en juego los elementos de conflicto, es la actitud que hace de esta experiencia proyectual un sistema de diseño abierto. Porque, frente a la sistematización de los procesos de transformación del territorio y a la proliferación de regulaciones de zonificación marcadas por una burocracia a la que horroriza el desorden, las propuestas estructurantes afrontan el proyecto territorial como una evolución. Al igual que Darwin se pone énfasis en la lucha continua entre equilibrio y desequilibrio. "*Un ambiente rígido en su forma y estático en su programa está condenado en el tiempo, en cambio la diversidad*







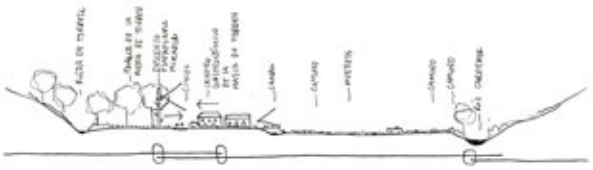


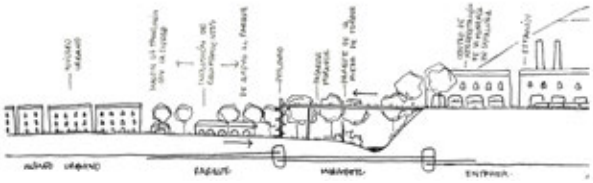
31 OP CIT 18

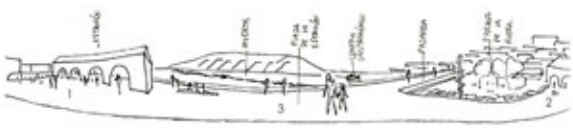
otorga al mundo natural los recursos para cambiar el sustento"[32]. Esta diferenciación entre un ecosistema muerto o vivo es igualmente válida para los ecosistemas antropizados, pero no es la que guió la planificación estatal del siglo XX.

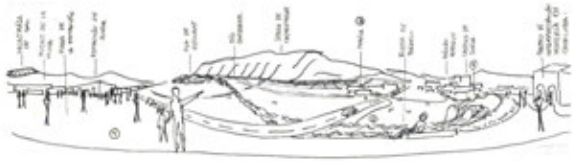
Se buscan los elementos capaces de generar tensión en el territorio, de establecer un equilibrio dinámico, de propiciar las condiciones para favorecer el encuentro inesperado, el descubrimiento fortuito, la innovación, la intuición[33] la equidad más que la igualdad reclama Manuel de Solà[34].

Es a partir de esa visión multiescalar simultánea sobre los lugares y sus territorios asociados que es posible iniciar este juego abierto en el proceso de proyectar el territorio que aquí se presenta. Un juego abierto[35], un work in progress, que tiene más que

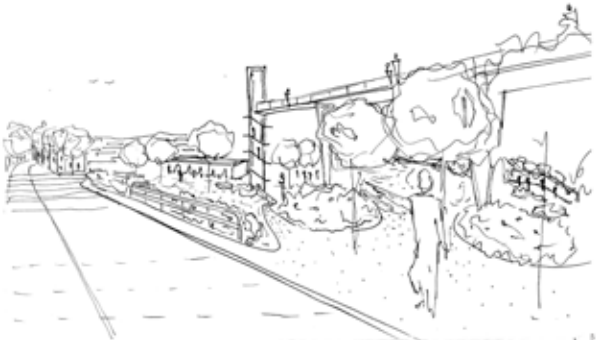


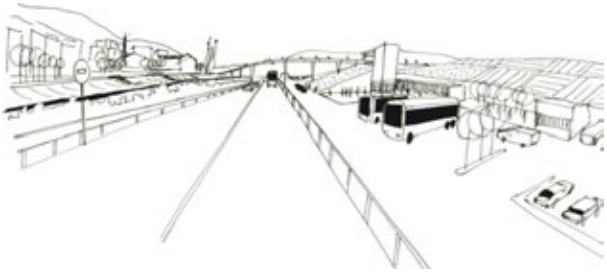
















32 OP CIT 18 " El papel del planificador radical, entonces, es el de paladín de la disonancia. Como dice en su famosa declaración: " Si la densidad y la diversidad dan vida, la vida que alimentan es desordenada". La ciudad abierta recuerda a Nápoles; la cerrada, a Frankfurt... En una ciudad abierta, así como en el mundo natural, las formas sociales y visuales mutan a través de variaciones fortuitas; la gente puede absorber el cambio, participar de él y adaptarse mejor si sucede al paso de la vida. Se trata del tiempo urbano evolutivo, el lento tiempo necesario para que una cultura urbana "arraigue, y luego acoja el azar y el cambio y los asimile. Es por esta razón que Nápoles, El Cairo o el Lower East Side de Nueva York, pese a su pobreza de recursos, todavía "funcionan", en el sentido de que a sus habitantes les importa mucho el lugar en que viven La gente vive dentro de esos espacios, como si anidara en ellos . El tiempo alimenta ese apego al lugar".

33 BOLLEREY, Franziska. "Cornelis van Eesteren de cerca". En UR. LUB Barcelona, 1989 "...si uno se plantea la organización del territorio y la ciudad no sólo como un problema técnico y racional habrá encontrado la clave del urbanismo... Piensas de manera ordenada o por asociación" Julián Galindo. Cornelis van Eesteren. La experiencia de Ámsterdam. Lao-Tse lo formuló muy acertadamente en su Tao-te-king: "Haz de tu mente e intuición una misma cosa y no dejes que exista un conflicto interior". Así, las formas técnicas son expresiones de nuestro conocimiento técnico y organizativo, que es amplio y relativamente poco complicado, y a través del cual estas formas son a menudo claras y nítidas. Entonces podemos esperar, como ya escribió Oud, que «la construcción en sí se eleve por encima de su necesidad material hacia una forma estética». Esto ocurre, según mi opinión, cuando mente e intuición son uno y el diseñador ha experimentado la esencia de los objetos a través de su pensamiento. Los conocidos puentes de Maillant en Suiza y las construcciones de cemento de Le Freyssinet en Francia son ejemplos de una operación técnica llena de expresión. El mundo intuitivo se plasma especialmente en las artes, particularmente en las artes libres. La ciencia técnica por el contrario se plasma más sobre la mente. «No dejéis que exista un conflicto interior».

34 OP CIT 3 "Pero no debemos confundir el objetivo de la equidad medioambiental con la defensa del equilibrio ecológico ni con los contenidos edulcorantes del paisajismo urbano. El discurso biocéntrico tiende a privilegiar lo "natural" y previo, respecto a lo artificial y humano. Es sorprendente que un razonamiento tan estructural como el del ciclo ecológico, que defiende sobre todo la coherencia lógica de integración de los variados factores que comprenden la vida y la forma de los hechos de la naturaleza, se olvide casi siempre de incorporar el más importante hecho medioambiental que es la construcción y permanencia de las ciudades. Y que el proceso de urbanización, proceso complejo completamente incluido en la transformación de la materia y del ambiente, quede fuera del argumento ecológico como un enemigo independiente externo".

35 ESPAÑOL, Joaquim, 2014 "Para la masa urbana el proyecto se enfrenta a un desafío sugerente: el carácter de proceso abierto y no de forma cerrada que debe tener. Se requieren métodos proyectuales flexibles pero controlados. Como en el ajedrez, se trata de establecer el tablero, las piezas y las reglas

ver con lo informal, lo promiscuo, lo accidental, lo indeterminado, lo poroso y permeable, lo temporal, lo dinámico, lo transgredible del proyectar el territorio que con lo reglamentado, fijado, determinado, seguro, controlado, intemporal, superpuesto, equilibrado e integrado del proyecto sobre el territorio.

Es una cuestión de espacio y tiempo[36], nos dice Richard Sennett[37], porque como nos dice Oriol Bohigas en "La ciudad, un lugar"[38]. "*En la ciudad no solo existen facilidades para encontrar, sino también la de encontrar sin buscar, utilizando la casualidad, con todos sus entramados e interacciones. La ciudad es a la vez provocadora y seleccionadora de casualidades, de información y de accesibilidad, y ello resulta posible porque se trata de una acumulación productiva, de una confluencia incluso conflictiva…*".

UN TALLER. APRENDIENDO EL OFICIO DEL ARTESANO

Richard Sennett en su entrevista en El País "*La desglobalización ha empezado, no volvamos al viejo régimen*", nos presenta su libro "*El Artesano*" dedicado a la cultura material donde la palabra artesanía designa "*un impulso humano, duradero y básico, el deseo de realizar bien una tarea, sin más*". Esto supone dedicación para aprender y desarrollar habilidades, para crecer como trabajador competente. Tanto Sennett como Manuel de Solà[39] nos hablan de la importancia de lo material en un mundo cada vez más tecnificado y globalizado; y es que "*El arte de hacer ciudad no es, creo, como la ciencia espacial…*"[40]. Para hacer ciudad es necesario "*Interpretar y así transformar las condiciones materiales de la economía política a través del expresivo medio de paredes y ventanas, volúmenes y perspectivas que nos muestra el arte de proyectar el territorio, un arte que se concentra en los detalles y mezcla descubrimientos específicos para lograr un todo. El arte del diseño urbano es labor de artesanía*", pues "*no hay arte sin artesanía*"[41].

El aprendizaje de la arquitectura y el urbanismo no puede realizarse de otra forma sino por contagio, trabajando en un espacio común, a través de miradas múltiples que se cruzan una y otra vez y de las que se va depositando fragmentos gracias a un rozamiento constante. Hemos de aprender de los buenos talleres de artesanía, hemos de reconstruir la magia de un conocimiento perdido: "la absorción en el conocimiento tácito, no verbal y sin codificar en palabras, que allí se producía y que llegó a convertirse en hábito, a saber, los mil pequeños movimientos cotidianos que se agregan a una práctica"[42].

Para afrontar uno de los retos más importantes el urbanismo actual: "*crear complejidad y apego mutuo en un territorio que tiende a la diferencia como indiferencia más que a la alteridad*" es necesario recuperar esa capacidad de descubrir, a través de una intuición bien alimentada. Debemos forzar la contaminación, el encuentro, el sabio arte del manejo entre contrarios, porque lo importante no es la construcción de un espacio futuro concreto, sino establecer los criterios y seleccionar los elementos de un juego abierto que nos permita generar realidades muy distintas, materiales urbanos de valor relativo y nunca absoluto.

de juego, pero deben ser las circunstancias mutantes las que muevan las piezas".

36 OP CIT 19

37 OP CIT 28 "La emergencia de la ciudad industrial rompió con el "domus", esa relación espacial que, antes de la llegada del capitalismo industrial, combinaba familia, trabajo, espacios ceremoniales públicos y espacios sociales más informales. Hoy tenemos que reparar la colectividad del espacio para combatir el tiempo serial del trabajo moderno".

38 BOHIGAS, Oriol, 2004

39 SOLA-MORALES, Manuel de, septiembre 2005 "La urbanidad estará, pues, en aquellas construcciones materiales capaces de transmitir a los ciudadanos la comprensión de esos atributos (simultaneidad, temporalidad, diversidad). ¿Cómo, por medio de edificios, horizontes, suelos, circulaciones, signos de actividad o visiones, se produce el entendimiento, aunque fragmentario de la ciudad total?... La urbanidad resulta de la articulación de cosas urbanas, que no depende de las funciones o la actividad, sino de la materia de muros y esquinas, en desniveles y fachadas, en calzadas, aceras, ventanas, portales y vitrinas, en rampas y semáforos, en alineaciones y retranqueos, en gálibos y voladizos, en siluetas y anuncios, en plataformas y vacíos, huecos y descampados. No como los detalles de townscape, sino como materia continua del espacio construido".

40 OP CIT 28

41 OP CIT 28

42 SENNETT, Richard, 2009 "El hecho más importante que conocemos acerca del taller de Stradivarius es la apasionada dedicación de su maestro, que saltaba inesperadamente de un sitio a otro, reuniendo y procesando los miles de pequeños fragmentos de información, que podían no tener el mismo significado para los asistentes que sólo se ocupaban de una parte del proceso".

BIBLIOGRAFÍA

BARTHES, R. (1993). “La aventura semiológica”. Alcalde, Ramón (traductor). 2da. Ed. Barcelona: Ediciones Paidos. ISBN 978-84-7509-581-3.

BOHIGAS, O. (2004). “Contra la incontinencia urbana: Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad”. Madrid: Electa, ISBN 9788481563672.

BOLLEREY, F. (1989). “Cornelis van Eesteren de cerca”. En UR. LUB Barcelona, vol 8.

CORBOZ, A. (2004). “El territorio como palimpsesto” en MARTÍN RAMOS, Ángel (Dir.), Lo urbano en 20 autores contemporáneos. Edicions UPC. Barcelona. pp. 25-34. ISBN 9788498801934.

ECO, U. (1974). “La estructura ausente. Introducción a la semiótica”. Serra Cantarell, Francisco (traductor). 1ra. Ed. Barcelona: Editorial Lumen,. ISBN 84-264-1076-6.

ESPAÑOL, J. “El Espacio Intenso”. Disponible en web: http://duot.upc.edu/articles/Espanol_Quim/espacio_intenso.pdf.

IBELINGS, H. (2008). “Urbanidad”. En: SOLA-MORALES, Manuel de, De cosas urbanas. Barcelona: Gustavo Gili, ISBN 9788425222603.

MANGIN, D. (2006). “Urbanistica del reale, dell´illusione, del posible”. En: Maria Chiara Tosi, ed. Di cosa parliamo quando parliamo di urbanística? Roma. Meltemi,. pp. 161-166. ISBN: 978-88-8353-453-9.

MONEO, R. (2010). “Apuntes sobre 21 obras”. Barcelona: Gustavo Gili. ISBN 9788425223624.

PIÑON, H. (1999). “Miradas intensivas. Barcelona: Edicions UPC, ISBN 84-8301-389-4.

SABATE, J. (2008). “Proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre. Camp de Tarragona: Proyectos para una nueva configuración territorial”. Barcelona: UPC, ISBN 978 – 84 -7653-008-5.

SECCHI, B. (2006). “Di cosa parliamo quando parliamo di urbanistica”. En: Maria Chiara Tosi, ed. Di cosa parliamo quando parliamo di urbanística? Roma. Meltemi,. pp. 235-246. ISBN: 978-88-8353-453-9.

SENNETT,R. (2004). “El capitalismo y ciudad”. En Ángel Martín Ramos, ed. Lo urbano en 20 autores contemporáneos. Barcelona: Edicions UPC, pp. 213-221. ISBN: 84-8301-752-0.

SENNETT,R. (2007). “La ciudad abierta”. Lugar. En OTRA PARTE, vol 11.

SENNETT,R. (2009). “El artesano”. Galmarini, Marco Aurelio (traductor) Barcelona: Editorial Anagrama, ISBN 978-84-339-6287-4.

SOLA-MORALES, M. (1994). “Ciudades cortadas”. En AA.VV. I raconti dell’abitare , Abitare Segestacataloghi, Milán.

SOLA-MORALES, M. (1995). “Cuatro líneas, tres artículos, siete ideas: las Formas de la Proyectación Urbanística”. Lección inaugural del master en proyectación urbanística. Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona.

SOLA-MORALES, M. (1996). “Contra el modelo de metrópolis universal”. En: Congreso Internacional de La Union Internationale des Architectes (UIA). Barcelona.

SOLA-MORALES, M. (2005). “Cuatro paradigmas para una nueva ética urbanística”. En: Antonio Font, Miquel Corominas, Joaquín Sabaté, ed. LOS TERRITORIOS DEL URBANISTA-10 AÑOS DE MÁSTER UPC EN PROYECTACIÓN URBANÍSTICA. Barcelona. Edicions UPC, pp. 63-69. ISBN: 84-8301-831-4.

SOLA-MORALES, M. (2005). “Para una urbanidad material”. Université du Québec à Montreal. UQAM, Montreal.

SOLA-MORALES, M. (2008). “De cosas urbanas”. Barcelona: Gustavo Gili,. ISBN 9788425222603.

SOLA-MORALES, M. (2009). “Un camp de coses (els buits de la metrópolis)”. En: Junta Directiva Demarcació de Tarragona. COAC, ed. AT Arquitectes de Tarragona. Camp 19. Tarragona. Colegio de Arquitectos de Catalunya, pp. 03. ISBN: 1579-6515 .

VAN EESTEREN, C. (1948). “La concepción de nuestros asentamientos y paisajes agrícolas. Sus formas de expresión y configuración”. Conferencia que Van Esteren pronuncia en 1948, en la Universidad de Delft. En GALINDO, Julián. Cornelis van Eesteren. La experiencia de Ámsterdam 1929 – 1958. Barcelona 2003: Fundación Caja de Arquitectos, ISBN 84-932542-8-2.

ZENGHELIS, E. (1985). “Arcadie: Le paradis transposé”. L´Architecture d´aujourd´hui, vol 238.